

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 136/2008

Sitzung vom 18. Juni 2008

### **930. Anfrage (Begriff «siedlungsverträglich»)**

Kantonsrätin Eva Torp, Hedingen, und Kantonsrat Hans Läubli, Affoltern a. A., haben am 31. März 2008 folgende Anfrage eingereicht:

In letzter Zeit kommt in den Antworten des Regierungsrates immer wieder das Wort siedlungsverträglich vor. In der Antwort zu Postulat KR-Nr. 281/2007 ist beispielsweise zu lesen: «Er erteilte den Auftrag, ein neues Projekt auszuarbeiten, welches das prognostizierte Verkehrsvolumen möglichst siedlungsverträglich und weitgehend auf dem bestehenden Strassennetz bewältigen könne.»

Wir fragen uns nun, was der Regierungsrat genau unter diesem Wort versteht, und bitten um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was versteht der Regierungsrat unter siedlungsverträglich?
2. Welche Emissions-Grenzwerte gelten bei siedlungsverträglich? Bezüglich Lärm, Luft und Boden?
3. Welche Rolle spielen die Gestaltungsgrundsätze in §18 PBG des Kantons Zürich in Bezug auf die Siedlungsverträglichkeit?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Eva Torp, Hedingen, und Kantonsrat Hans Läubli, Affoltern a. A., wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Begriff «siedlungsverträglich» im Zusammenhang mit Verkehr oder «siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung» kommt dann zum Zug, wenn es aus verschiedenen Gründen notwendig ist, bedeutende Verkehrsströme, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr, durch Siedlungsgebiete zu leiten.

Der Regierungsrat hat sich in seinem Gesamtverkehrskonzept vom September 2006 für die Verkehrspolitik zum Ziel gesetzt, in fünf Wirkungsbereichen kontinuierliche Fortschritte zu erzielen. So sollen unter anderem mit der Verkehrspolitik Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine kontinuierliche Verbesserung der Siedlungsqualität geschaffen werden. Einerseits sollen dazu die raumplanerischen Instrumente für eine räumliche Entwicklung, die möglichst

wenig zusätzlichen Verkehr erzeugt, genutzt werden, andererseits soll, soweit möglich, für eine Entlastung und Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume gesorgt werden. Stark belastete Siedlungsräume sind meist auch dicht besiedelte Räume. Diese Dichte gilt es aus gesamtverkehrspolitischer Sicht zu optimieren, da dichte Siedlungsstrukturen besser mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen sind und so wiederum weitere Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (mIV) «eingespart» werden können. Neben dem aus gesundheitlichen Gründen der Lebensqualität notwendigen Schutz der Bevölkerung vor Verkehrsbelastungen geht es daher zusätzlich darum, den Menschen in den dicht besiedelten Gebieten auch im Strassenraum eine gewisse Aufenthaltsqualität zu ermöglichen, sodass diese Wohnlage attraktiv bleibt und der verkehrspolitisch unerwünschten Zersiedlung kein Vorschub gewährt wird.

So soll die Teilstrategie mIV für funktionsfähige Hochleistungsstrassen sorgen, die das untergeordnete Strassennetz entlasten und den Verkehr auf diesem Netz bündeln. Auch sieht die Strategie vor, Umfahrungsstrassen auf dem Hauptstrassennetz dort zu bauen, wo der Verkehr mehrheitlich dem Durchgangsverkehr zugeordnet ist. Beim Bau von Umfahrungsstrassen steht das Ziel der Entlastung von Siedlungen jedoch häufig anderen verkehrspolitischen Zielen entgegen wie dem Schutz des Landschaftsbildes, dem Verbrauch an Boden, der Schonung von Grundwasservorkommen, der Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkehrsqualität und dem haushälterischen Einsatz der finanziellen Mittel. Kann aufgrund von unvermeidlichen Zielkonflikten nach einer sorgfältigen Abwägung der Vor- und Nachteile eine Siedlung nicht vom Verkehr entlastet werden, oder ist gar noch mit einem höheren Verkehrsaufkommen im Siedlungsgebiet zu rechnen, so sieht die Teilstrategie mIV vor, dass mit baulichen und betrieblichen Massnahmen der Verkehr «siedlungsverträglich» abgewickelt werden kann. So sollen trotz steigendem Verkehrsaufkommen durch verschiedenste Massnahmen die negativen Auswirkungen bezüglich Verkehrssicherheit, Lärm, Luftemissionen, Trennwirkung und Aufenthaltsqualität im Strassenraum soweit wie möglich stabilisiert oder sogar gesenkt werden. Eine exakte Definition von «siedlungsverträglich» im Sinne von Grenzwerten ist in diesem Zusammenhang wenig sinnvoll, da dies im Einzelfall beurteilt werden muss. Auch sind die zu ergreifenden Massnahmen vielfältiger Natur und jeweils auf die konkrete Situation abzustimmen. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Es muss aber auch darauf geachtet werden, dass durch die Massnahmen die Verkehrsqualität nicht derart stark beeinträchtigt wird, dass der in jedem Fall erwünschte Kanalisationseffekt des Verkehrs auf dem übergeordneten

Strassennetz (Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) verloren geht und über das untergeordnete Netz weitere Siedlungsräume zusätzlich belastet werden.

In der Regel stehen die folgenden betrieblichen, baulichen und rechtlichen Massnahmen im Vordergrund:

- a) betrieblich: Steuerung des Verkehrsablaufs (Dosierung/Pförtnerung) mittels Lichtsignalanlagen zur Verhinderung von Stau in den Siedlungsgebieten; Schaffung von Mischflächen für den Radfahrer- und individuellen Motorfahrzeugverkehr, Kernfahrbahnen.
- b) baulich: Gestalterische Massnahmen wie Einbau von Fussgänger-schutzinseln, multifunktionalen Mittelstreifen, Pflanzen von Bäumen und Alleen, Eingangspforten, Kreisel; Einengungen von Fahrspuren (Reduktion auf Mindestabmessungen); optischer Einbezug der angrenzenden Flächen (Vorplätze, Kreuzungen) in den Strassenraum mittels Materialien.
- c) rechtlich: Gestatten von seitlichen Nutzungen wie Parkplätze, untergeordnete Zu-/Wegfahrten; Geschwindigkeitsbeschränkungen; minimale Abstände von Hochbauten zum Strassengebiet; Erhaltung von vorhandenen oder schützenswerten Objekten im Baulinienbereich.

Zu Frage 2:

«Siedlungsverträglichkeit» ist im Sinne der Beantwortung von Frage 1 eine allgemeine Zielsetzung. Konkrete Lösungen sind unter Abwägung aller Interessen zu finden. Der Begriff lässt sich nicht mit Grenzwerten umschreiben. Innerhalb der nötigen Interessenabwägung sind die Grenzwerte der einschlägigen Bundesgesetzgebung selbstverständlich zu berücksichtigen bzw. durch geeignete Massnahmen (z. B. Lärmschutz) einzuhalten. Im Lichte des Vorsorgeprinzips und im Sinne der Optimierung sind dabei insbesondere auch Lösungen anzustreben, welche die zulässigen Grenzwerte nicht ausschöpfen.

Zu Frage 3:

Die Gestaltungsgrundsätze gemäss § 18 des Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) sind immer zu berücksichtigen, und zwar entgegen dem Wortlaut des Randtitels der Bestimmung nicht nur «für die Richtplanung», sondern ihrem Zweck entsprechend auch bei der Ermessensbetätigung im Vollzug bzw. bei der Umsetzung der Richtpläne. Wie die Planungsgrundsätze des Raumplanungsgesetzes (SR 700) sowie die Zweckartikel und Grundsatznormen der Umweltgesetzgebung dienen diese Zielnormen insbesondere zur Überprüfung der Vollständigkeit der massgeblichen Aspekte in Interessenabwägungen und damit zur Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit und Überprüfbarkeit von Planungen und Projektierungen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**