

A N F R A G E von Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Peter Vollenweider (FDP, Stäfa)

betreffend Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen

Der motorisierte Privatverkehr ist im Bezirk Meilen eine grosse Herausforderung. Der Bezirk verfügt weitestgehend über keinen Anschluss ans Hochleistungsnetz. Die Seestrasse ist die einzige leistungsfähige Hauptverkehrsachse entlang dem rechten Zürichseeufer. Entsprechend ihrer Bedeutung ist sie im kantonalen Richtplan festgesetzt und vom Bund als Durchgangsstrasse bezeichnet.

Vor vielen Jahren gab es das Projekt der rechtsufrigen Höhenstrasse, einer vierspurigen Autobahn zwischen Rapperswil und Zürich, welche die chronisch überlastete Seestrasse hätte entlasten sollen. Die Pläne wurden aus verschiedenen Gründen 1981 definitiv verworfen.

Der Ausbau von Strassenkapazitäten ist nicht mehr möglich. Im Gegenteil. Enorm wichtig ist es, dass die bestehenden Kapazitäten erhalten und betrieblich optimiert werden können. Am 7. Juni 2017 hat das Baurekursgericht des Kantons Zürich, 3. Abteilung, einen folgenschweren Entscheid gefällt (BRGE III Nr. 0008/2017). Der Kanton muss demnach in Stäfa auf einem Teilstück der Seestrasse im Bereich Kehlhof die Einführung von Tempo 30 prüfen. Dies aus Gründen des Lärmschutzes.

Sollte Tempo 30 als Lärmschutzgründen auf der Hauptverkehrsachse Seestrasse durchkommen und Schule machen, ist dies unverhältnismässig und würde den Verkehrsfluss zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und Berufsverkehr beeinträchtigen und die Fahrzeiten drastisch verlängern. Auch müsste Ausweichverkehr auf parallel führende, mit Tempo 50 befahrbare Gemeindestrassen befürchtet werden. Auf Hauptverkehrsachsen ist primär der Verkehrsfluss sicherzustellen.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Entscheid des Baurekursgerichts, wonach auf einer Hauptverkehrsachse die Einführung von Tempo 30 geprüft werden soll? Wie priorisiert der Regierungsrat das hohe öffentliche Interesse für kurze Reisezeiten und ausreichende Kapazität auf Hauptverkehrsachsen gegenüber den Anforderungen des Lärmschutzes?
2. Was hat der Regierungsrat im konkreten Fall im Kehlhof, Stäfa, seit dem Entscheid des Baurekursgerichts unternommen? Wie ist der aktuelle Stand in dieser Sache?
3. Vorliegend ist ein Interessenskonflikt der Staatsebenen festzustellen. Der Kanton muss für zuverlässige und leistungsfähige Strassen sorgen, wird aber durch Bundesnormen im Lärmschutz daran gehindert. Wie kann der Regierungsrat in diesem Kontext die Fragen der ausreichenden Kapazitäten oder von raschen Fahrzeiten auf Hauptverkehrsachsen sicherstellen?
4. Welche Möglichkeiten bestehen und was unternimmt der Regierungsrat, um die Lärmschutzvorgaben des Bundes ohne Temporeduktionen zu erreichen (z.B. lärmarme Beläge, Lärmschutzwände)?

5. Was sind die Konsequenzen, wenn die Lärmschutzvorschriften an den Hauptverkehrsstrassen zugunsten der Leistungsfähigkeit der Achsen nicht eingehalten werden?

6. Im Rahmen des Strassenlärmsanierungsprogramm hat die Stadt Zürich in jüngster Vergangenheit verschiedene Strassenabschnitte von Tempo 50 auf Tempo 30 herabgesetzt, weitere entsprechende Massnahmen sind geplant. Wie viele Strassen davon betreffen Strassen von überkommunaler Bedeutung (§ 43 ff. StrG, Staatsstrassen auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur)? Eine Koordinationspflicht der Stadt Zürich mit dem Kanton besteht bei Verkehrsanordnungen nur dann, wenn in einem Tempo-30-Projekt auch bauliche Massnahmen vorgesehen sind. Gemäss der eidgenössischen Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen müssen primär die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone deutlich erkennbar sein. Wenn die angeordnete Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten wird, müssen weitere bauliche Massnahmen ergriffen werden. Wird der Regierungsrat bei einem nachträglichen Bauprojekt Einfluss auf die vorgängige Temporeduktion der Stadt Einfluss nehmen? Welche Haltung hat der Regierungsrat generell zur Einführung von Tempo 30 auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung und wie steht er diesbezüglich zu diesem Interessenskonflikt zwischen dem Kanton und der Stadt?

Tumasch Mischol
Peter Vollenweider