

Sitzung vom 5. August 1992

2422. Anfrage

Kantonsrätin Gabriele Petri, Zürich, hat am 12. Juni 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Wir erinnern uns, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich im Luft-Programm (Massnahme Nr. P 1) sich grundsätzlich für die Erweiterung der Fussgängerzone in Innenstädten ausgesprochen hat. Im letzten Sommer war der Regierungsrat aber leider nicht bereit, im Rahmen des Sommersmogprogramms eine vorgezogene, befristete Einführung der Innenstadt-Fussgängerzonen als Sperrzone für die Stadt Zürich zu bewilligen.

Ich erlaube mir deshalb zu fragen:

1. Welche flankierenden Massnahmen müssen konkret und im Detail in einem Ausführungsprojekt der Stadt Zürich berücksichtigt sein
 - a) für eine vorgezogene, befristete Innenstadtsperre im Rahmen des Sommersmogprogramms,
 - b) für die Erweiterung der Fussgängerzone in der Innenstadt von Zürich, damit der Regierungsrat zustimmen könnte?
2. Welche Unterlagen haben beim Ausführungsprojekt der Stadt Zürich vom Sommer 1991 konkret gefehlt oder welche Unterlagen waren in welchen Punkten ungenügend?
3. Welche Strassen in der Zürcher Innenstadt könnten nach Meinung des Regierungsrates schon heute zu einer erweiterten Fussgängerzone umgestaltet werden und in welchem zeitlichen Rahmen?

Auf Antrag der Direktion der Polizei

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Gabriele Petri, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Das Luftprogramm für den Kanton Zürich vom 25. April 1990 sieht als Massnahme Nr. P 1 eine Erweiterung der Fussgängerzonen in den Innenstädten von Zürich und Winterthur vor. Darüber hinaus weist auch RRB Nr. 1370 vom 24. April 1991 auf die Möglichkeit einer bloss temporären Realisierung dieser Massnahme hin.

In rechtlicher Hinsicht sind bei einer Erweiterung der Fussgängerzonen folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Mit der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 hat der Bund die für den allgemeinen Durchgangsverkehr offenen Strassen (Autobahnen, Autostrassen und Hauptstrassen) bezeichnet. Bestimmungsgemäss haben diese Strassen den Durchgangsverkehr auf Bundesebene sicherzustellen; sie dürfen für den Motorfahrzeugverkehr nicht gesperrt werden. Damit schliesst das Bundesrecht zumindest den Einbezug der nummerierten Hauptstrassen der Stadt Zürich gemäss heutiger Festlegung in eine Fussgängerzone aus.
- Gemäss zürcherischem Strassengesetz vom 27. September 1981 liegt die Strassenhoheit für Staatsstrassen beim Kanton. Damit entscheidet der Kanton über Bau, Unterhalt und Nutzung der Staatsstrassen. In den Städten Zürich und Winterthur hat der Kanton diese Kompetenz, unter Vorbehalt von Genehmigungsbefugnissen, an die Stadtbehörden delegiert. Die Staatsstrassen haben den rechtlich zugelassenen und tatsächlich anfallenden Motorfahrzeugverkehr nach Massgabe der bestehenden Rechtsvorschriften (§ 14 des Strassengesetzes) aufzunehmen und dessen möglichst reibungslose Abwicklung sicherzustellen (vgl. RRB Nr. 689/1992: Zusatzbericht zum Postulat 2433). Damit diese überregionale Aufgabe des Staatsstrassennetzes nicht durch kommunale

Planungen durchkreuzt wird, hat der Regierungsrat mit Schreiben vom 27. November 1991 an den Stadtrat von Zürich klargestellt, dass Änderungen bestehender Strassen, die sich auf deren Funktions- oder Leistungsfähigkeit auswirken, der Genehmigung durch den Kanton gemäss Strassengesetz bedürfen. Das Fehlen wichtiger Abschnitte der Umfahrung der Stadt Zürich schliesst die Bewilligung kapazitätsreduzierender Massnahmen, wie sie der Einbezug von Staatsstrassen in eine Fussgängerzone darstellen würde, praktisch aus, zumal Verkehrsumlagerungen auf das kommunale Netz kaum noch möglich sind.

- Mit der Signalisationsverordnung vom 12. November 1980 hat der Kanton Verkehrsordnungen, Signalisationen und Markierungen unter Vorbehalt von Nationalstrassen sowie kantonalen Autobahnen und Autostrassen an die Stadtbehörden delegiert. Vorbehalten bleibt die Zustimmung der Polizeidirektion, wenn Verkehrsordnungen getroffen sowie Signale und Markierungen aufgestellt und angebracht werden, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können. Dieses Zustimmungserfordernis ist jedenfalls gegeben bei Verkehrsordnungen, Markierungen und Signalisationen auf Staatsstrassen, da diese eine überregionale Funktion erfüllen und die genannten Massnahmen regelmässig den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können. Wirken sich Verkehrsordnungen, Signalisationen und Markierungen auf Staatsstrassen auf deren Kapazität aus, so ergibt sich das Erfordernis einer kantonalen Genehmigung gemäss Strassengesetz schon aus der kantonalen Strassenhoheit.
- Schliesslich sind bei der Signalisation von Fussgängerzonen die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements über die Zonensignalisation von Verkehrsordnungen vom 3. April 1989 zu beachten. Danach kommt die Zonensignalisation nur für Strassen mit gleichartigen Merkmalen in einem abgegrenzten Innerortsgebiet in Betracht; signalisierte Hauptstrassen können nicht in die Zonensignalisation einbezogen werden.

Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat am 26. Juni 1991 die Schaffung einer erweiterten Fussgängerzone in der Stadt Zürich für die Monate Juli und August 1991 - unter Vorbehalt einer Zustimmung durch die Polizeidirektion - grundsätzlich bewilligt. Der Regierungsrat hat dabei vorausgesetzt, dass die Durchführung des Versuchs, sein Vollzug sowie seine immissions- und verkehrsmässigen, aber auch wirtschaftlichen Auswirkungen sorgfältig vorbereitet und abgeklärt wurden, ein Signalisations- und Verkehrskonzept vorliegt, die Regelung zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen alle Tatbestände erfasst und das Vorgehen festgelegt ist und dass die Weisungen zur Zonensignalisation eingehalten werden. Die Polizeidirektion wurde angewiesen, ihre Zustimmung vom städtischen Nachweis abhängig zu machen, dass keine schwerer wiegenden Auswirkungen auf Durchgangsstrassen inner- oder ausserhalb der Stadt Zürich und auf Nationalstrassen entstehen würden. Die Polizeidirektion sah sich gezwungen, ihre Zustimmung zu verweigern, da in den von der Stadt Zürich vorgelegten Unterlagen jeder Hinweis auf die Auswirkungen des Versuchs auf Durchgangsstrassen inner- oder ausserhalb der Stadt Zürich und auf Nationalstrassen fehlte. Hinzu kamen einige verkehrsspezifische Bedenken, die dem Stadtrat von Zürich mit Schreiben der Polizeidirektion vom 11. Juli 1991 zur Kenntnis gebracht worden sind.

Für eine Erweiterung der Fussgängerzonen in den Städten Zürich und Winterthur gelten weiterhin die genannten rechtlichen Grundlagen und die vom Regierungsrat mit Schreiben vom 26. Juni 1991 geäusserten kantonalen Erwartungen. Zu diesen Erwartungen gehört ein Verkehrskonzept, das auch Aussagen über die möglichen Auswirkungen einer Fussgängerzone zulässt; ohne ein derartiges Konzept ist es nicht möglich, die für den Einbezug in eine Fussgängerzone allenfalls in Betracht kommenden Strassen zu bezeichnen. Die Erstellung eines derartigen Konzeptes ist nicht Sache des Kantons.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Polizei.

Zürich, den 5. August 1992

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Roggwiler