

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

KR-Nr. 70/2008

Sitzung vom 18. Juni 2008

### **952. Motion (Verkehrsberuhigende Massnahmen innerorts auf Staatsstrassen)**

Kantonsrat Ueli Annen, Illnau-Effretikon, Kantonsrätin Renate Büchi-Wild, Richterswil, und Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, haben am 25. Februar 2008 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit in stark belebten Ortszentren im Sinne des Berner Modells «Koexistenz statt Dominanz» verkehrsberuhigende Massnahmen eingeführt werden können und damit die Höchstgeschwindigkeit auch auf Staatsstrassen herabgesetzt werden kann.

#### *Begründung:*

In vielen Gemeinden ist inzwischen Tempo 30 innerorts flächendeckend und mit sichtlichem Erfolg eingeführt worden. Ortszentren, die oft weit belebter sind als Wohnzonen, können aber dann nicht verkehrsberuhigt werden, wenn sie das Pech haben, an einer Kantonsstrasse zu liegen. Der Verkehr ist hier oft in einer Weise dominant, die der Funktion dieser Lebensräume in keiner Weise entspricht. Lösungsmöglichkeiten sind wegen der gesetzlichen Voraussetzungen stark eingeschränkt.

In letzter Zeit haben sich zahlreiche Unfälle auf Fussgängerstreifen ereignet. Ortsdurchfahrten mit einigen wenigen Fussgängerstreifen sind nur beschränkt geeignet, dem Fussgänger Sicherheit zu geben. Es braucht neue Formen einer Verkehrskultur, wie sie im Kanton Bern erfolgreich ausprobiert werden. Das «Berner Modell» mit dem neuesten Vorzeigebispiel Köniz kann in seinen Grundzügen durchaus auch auf den Kanton Zürich übertragen werden.

Auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit

**beschliesst der Regierungsrat:**

I. Zur Motion Ueli Annen, Illnau-Effretikon, Renate Büchi-Wild, Richterswil, und Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. In Ortschaften legte er die

allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge auf 50 km/h fest (Art. 4a Abs. 1 Verkehrsregelverordnung 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 ausnahmsweise den Einbezug von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo-30-Zone bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum und in einem Altstadtgebiet) unter Hinweis auf die in Art. 108 SSV aufgeführten und mit einem Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG abzuklärenden Voraussetzungen. Das SVG und die dazugehörigen Verordnungen bieten somit eine Grundlage für die Herabsetzung der vom Bund festgelegten Höchstgeschwindigkeit auch auf Hauptstrassen.

Das kantonale Recht legt in § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) Projektierungsgrundsätze fest. Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen. Für die Bedürfnisse der Behinderten gelten auf Bundesebene das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3) sowie Art. 11 Abs. 4 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (KV; LS 101) in Verbindung mit Art. 138 Abs. 1 lit. a KV. Zu beachten sind weiter die vom Kanton Zürich 2001 erstellte Broschüre «Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum» sowie die «Richtlinien Strassenraumgestaltung in Ortskernen und städtischen Quartierzentren» vom 21. Juni 2002.

Die Umgestaltung von Staatsstrassen im Interesse der Verkehrsberuhigung erfolgt im Kanton Zürich nach den erwähnten Normen und der langjährigen Praxis. Die im kantonalen Richtplan eingetragenen Strassen werden nach den Bedürfnissen des motorisierten Strassenverkehrs erstellt; Strassen, die im regionalen Richtplan eingetragen sind, werden demgegenüber auch nach anderen Nutzungsbedürfnissen ausgerichtet, insbesondere nach jenen des Langsamverkehrs und der Anwohnenden. Zudem können auf diesen Strassen Massnahmen zur Strassenraum- und Ortsbildgestaltung umgesetzt werden. Sie dienen der Verkehrsberuhigung, also nicht in erster Linie der Steigerung der Verkehrskapazität.

Auch das kantonale Recht lässt somit Verkehrsberuhigungsmassnahmen, einschliesslich die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen zu. Im Kanton Zürich wurden denn auch vor einigen Jahren zwei Tempo-30-Zonen auf Staatsstrassen innerorts verwirklicht (Dorfstrasse in Aeugst a. A. und Dorfstrasse in Dachsen). In beiden Fällen handelt es sich um kurze, schwach befahrene Staatsstrassenabschnitte, die in Tempo-30-Zonen eingebettet sind und durch einen engen – und im Fall von Dachsen bereits vor der Einführung der Zonensignalisation verkehrsberuhigten – Dorfkern führen.

Dem in der Motion erwähnten Verkehrskonzept in Köniz lagen ganz andere örtliche Verhältnisse zugrunde. Die Verwirklichung war nur durch umfangreiche bauliche Massnahmen, insbesondere den Bau einer neuen Verbindungsstrasse möglich (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 57/2008 betreffend Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern im Strassenverkehr). Im Unterschied zu Aeugst am Albis und Dachsen wurde in Köniz eine grosszügig ausgebaute Hauptstrasse umgestaltet, und zwar auf einer Länge von annähernd einem Kilometer im Bereich der Köniz- und der Schwarzenburgstrasse. Dementsprechend lang und aufwendig war die Liste der auszuführenden Massnahmen. So mussten Lichtsignalanlagen entfernt, Mehrzweckstreifen angebracht, lichtsignalgeregelter Pfortneranlagen installiert und schliesslich – zur Senkung der Geschwindigkeit am Anfang und am Ende der Zone – zwei Verkehrskreisel eingebaut werden. Wegen der sehr hohen Verkehrsfrequenzen von etwa 18000 Fahrzeugen pro Tag erwies es sich zudem als notwendig, die zwangsläufig entstehende Kapazitätseinbusse mit Hilfe einer Überlaufsteuerung und einer Ausweichroute über die neue Verbindungsstrasse aufzufangen. Die Kosten der Umgestaltung beliefen sich auf über 16 Mio. Franken. Die vorgenommenen Messungen zeigen allerdings, dass das Geschwindigkeitsniveau gegenüber früher nur um etwa 2–3 km/h tiefer liegt. Vor allem in der Nacht wird in Köniz die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h schlecht eingehalten. Ohne die vielen, tagsüber das Strassenbild prägenden Fussgängerinnen und Fussgänger fehlt seitens der Fahrzeuglenkenden in der verkehrsarmen Zeit offenbar die Bereitschaft, sich an das fussgängerfreundliche Geschwindigkeitsregime zu halten.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts auch auf Hauptstrassen (z. B. die Einrichtung von Tempo-30-Zonen) sind sowohl auf bundes- als auch auf kantonaler Ebene grundsätzlich vorhanden, um Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie beispielsweise in Köniz zu verwirklichen. Das «Berner-Modell» stellt eine interessante Option zur Verkehrsberuhigung dar. Insbesondere die hohen baulichen und finanziellen Aufwendungen, die mit den Mass-

nahmen in Köniz verbunden waren, lassen jedoch die Übertragung des Modells auf den Kanton Zürich mit den unzähligen Ortsdurchfahrten, bei denen es an tauglichen Umfahrungsmöglichkeiten häufig fehlt, nicht ohne Weiteres zu. Wie bei allen Verkehrskonzepten bedarf es für Planung und Umsetzung letztlich der Prüfung im Einzelfall (vgl. ebenfalls die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 57/2008).

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 70/2008 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**