

Sitzung vom 28. September 2016

**929. Anfrage (Mehr Sicherheit dank Tempo-30-Zonen  
auf Kantonsstrassen)**

Kantonsrat Thomas Wirth, Hombrechtikon, und Kantonsrätin Sonja Gehrig, Urdorf, haben am 13. Juni 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Das BFU kann aufzeigen, dass mit Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowohl die Zahl der Verletzten und Toten als auch der Unfälle insgesamt reduziert wird. So überleben bei Tempo 30 neun von zehn angefahrenen Fussgängern, während bei Tempo 50 nur drei den Unfall überleben. Das BAFU zeigt auf, dass mit der Temporeduktion der Verkehrslärm um 2 dB reduziert wird, was in der Wahrnehmung der Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

Als negative Auswirkungen von Tempo-30-Zonen gelten die Verlängerung der Reisezeit und allfällige negative Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Da in der Gesamtbetrachtung die positiven Aspekte einer Temporeduktion im Siedlungsgebiet überwiegen, schlägt die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI die Umkehr der heutigen geltenden Regeln vor. Gemäss diesem Vorschlag würde zukünftig in der Regel Tempo 30 innerorts auf allen Strassen gelten und es würden Ausnahmen auf Strassen bewilligt, auf denen ein höheres Tempo sinnvoll ist.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie lang ist das Netz der Kantonsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes?
2. Wie hoch ist der Anteil, auf dem die Lärmschutzvorschriften nicht eingehalten werden?
3. Auf welchem Anteil könnte Tempo 30 eingeführt werden, ohne dass die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs negativ beeinflusst wird?
4. Welcher Anteil der Staatsstrassen im Siedlungsgebiet ist aufgrund der angrenzenden Nutzungen auch gemäss den SVI-Kriterien für ein höheres Tempo als 30 km/h geeignet?
5. Bei konsequenter Anwendung der SVI-Empfehlungen auf den Staatsstrassen: Wie viele Tote und Verletzte liessen sich voraussichtlich damit reduzieren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Wirth, Hombrechtikon, und Sonja Gehrig, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 4a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) gilt innerhalb von Ortschaften die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Diese kann nur bei Vorliegen wichtiger Gründe gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) herabgesetzt werden. Darunter fallen etwa die Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, die Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder die Verbesserung des Verkehrsablaufs. Der Vorschlag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), wonach innerorts die Regel 30 km/h gelten solle und mittels Ausnahmen eine höhere Geschwindigkeit bewilligt werden könne, bedürfte somit einer Rechtsänderung auf Bundesebene. In der Stellungnahme zur Motion 13.4098 vom 19. Februar 2014 hielt der Bundesrat indessen fest, dass er die heutigen Regeln nach wie vor als angemessen erachte. Auf verkehrsorientierten Strassen solle das generelle Temporegime von 50 km/h gelten und die Herabsetzung dieser Grenze ein Gutachten nach Art. 108 SSV benötigen. Der Regierungsrat hat somit keinen Grund, eine Veränderung der bestehenden rechtlichen Grundlagen anzunehmen.

Zu Fragen 1 und 2:

Das Kantonsstrassennetz einschliesslich der Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur hat eine Länge von rund 1550 km. Davon liegen rund 800 km im Siedlungsgebiet. An ungefähr 35% der Länge des gesamten Kantonsstrassennetzes ist der Immissionsgrenzwert überschritten.

Zu Frage 3:

Die Folgen einer Einführung von Tempo-30-Zonen auf die Fahrplanstabilität können für die knapp 300 Buslinien im ZVV-Gebiet nicht genau, sondern nur grundsätzlich beantwortet werden. Eine Netzsimulation der VBZ von 2012, in der die Auswirkungen geplanter Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich untersucht wurden, ergab zwar kein einheitliches Bild. Teilweise waren aber Verlustzeiten von mehr als einer Minute pro Umlauf zu verzeichnen. Ob betriebliche Mehrkosten entstehen, hängt davon ab, ob an den Endhaltestellen genügend Reserve vorhanden ist, um die Verlustzeiten aufzufangen, und ob Anschlüsse ans übergeordnete Netz zu gewährleisten sind. Die Verlängerung der Umlaufzeit kann dazu führen,

dass zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, um den Fahrplan einhalten zu können. Eine Herabsetzung der Reisegeschwindigkeit durch Tempo-30-Zonen ist daher kontraproduktiv für die Fahrplanstabilität und führt zu einer Attraktivitätsminderung des öffentlichen Verkehrs.

Zu Fragen 4 und 5:

Aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage wurde bisher nicht untersucht, welche Staatsstrassen für ein höheres Tempo als 30 km/h geeignet sind. Es ist unverhältnismässig, ohne erkennbare Änderung der eingangs erwähnten rechtlichen Rahmenbedingungen eine umfassende Überprüfung sämtlicher Staatsstrassenabschnitte auf Tempo 50 durchzuführen. Dies gilt auch für die in Frage 5 verlangte Untersuchung betreffend Senkung der Zahl der Unfallopfer bei einer Anwendung der SVI-Empfehlung. Eine solche Abschätzung ist nicht möglich.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der stv. Staatsschreiber:  
**Hösli**