

Sitzung vom 17. August 2011

980. Anfrage (Fussgängerfreundliche Nordbrücke)

Kantonsrat Benedikt Gschwind sowie die Kantonsrätinnen Heidi Bucher-Steinegger und Silvia Steiner, Zürich, haben am 23. Mai 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Die Sanierung der Nordbrücke im Quartier Wipkingen ist wegen des schlechten baulichen Zustands unbestritten. Das Tiefbaudepartement der Stadt Zürich plant nun, im Zusammenhang mit dem Ersatz der Nordbrücke die Fahrbahn auf der Brücke zu verbreitern und die Trottoirs entsprechend zu verschmälern. Dies widerspricht klar den Zielen für die Aufwertung der Quartierzentren der Stadt Zürich und damit dem kommunalen Richtplan.

Dagegen hat sich im Quartier Widerstand formiert. Letzte Woche haben verschiedene Parteien und Quartierorganisationen dem Stadtrat von Zürich eine Petition mit 893 Unterschriften übergeben. Die Unterschriften wurden innerhalb eines Monats gesammelt. Die Petition fordert, dass auf die geplante Verschmälerung der Trottoirs verzichtet wird und sich die Stadt Zürich beim Kanton für Tempo 30 beim Quartierzentrum Nordbrücke einsetzt. Die Nordstrasse ist in diesem Abschnitt als überkommunale Strasse klassiert, und das Sanierungsprojekt bedarf deshalb der Genehmigung durch die zuständige kantonale Behörde.

Die in der Petition geforderten Massnahmen sind in erster Linie im Interesse der Verkehrssicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, die in grosser Zahl die Nordbrücke begehen, da sie dort auf einen Bus warten, auf die S-Bahn umsteigen oder in Quartiergeschäfte oder in Gaststätten gelangen wollen, die unmittelbar bei diesem Quartierzentrum liegen.

Wir unterbreiten dem Regierungsrat dazu die folgenden Fragen:

1. Wie stellt er sich grundsätzlich zum Sanierungsprojekt der Nordbrücke in der Stadt Zürich?
2. Kann sich der Regierungsrat die Einführung von Tempo 30 bei diesem Quartierzentrum vorstellen? Damit ist der Abschnitt der Nordstrasse zwischen dem Fussgängerstreifen über die Rotbuchstrasse und der Hausnummer 227 gemeint.

3. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, das Sanierungsprojekt bei gegenüberliegenden Bushaltestellen ohne Verbreiterung der Fahrbahn und damit unter Beibehaltung der Trottoirbreite zu genehmigen? Wären allenfalls ein Verzicht auf die gegenüberliegende Anordnung der Bushaltestellen und die Beibehaltung der heutigen Standorte im Interesse der Fussgängersicherheit sinnvoller?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zur Schaffung von fussgängerfreundlichen Bereichen in Stadtquartieren? Im kommunalen Verkehrsplan ist beispielsweise die Nordbrücke als solcher kommunaler Fussgängerbereich definiert. Die städtischen Behörden haben bereits im Jahr 2006 aufgezeigt, wie das Quartierzentrum Nordbrücke für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgewertet werden kann – nämlich insbesondere durch die Einführung von Tempo 30.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benedikt Gschwind, Heidi Bucher-Steinegger und Silvia Steiner, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen auf den Gebieten der Städte Zürich und Winterthur ist an die Behörden dieser Städte delegiert (§ 27 Kantonale Signalisationsverordnung [LS 741.2]). Diese Delegation umfasst alle Arten von Verkehrsanordnungen wie Markierungen, Signalisationen, Lichtsignale und Verkehrsbeschränkungen sowohl auf Gemeindestrassen wie auch auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung regionaler und kantonaler Klassierung. Die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf dem Gebiet der Stadt Zürich liegt somit in der Kompetenz der dortigen städtischen Behörden. Die Zustimmung der Sicherheitsdirektion ist erforderlich, wenn die Verkehrsanordnungen den Verkehr auf den vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können.

Ferner bedarf es der Genehmigung durch den Regierungsrat nach § 45 Abs. 3 des Strassengesetzes (StrG; LS 722.1), wenn die Verkehrsanordnung mit baulichen Massnahmen verbunden ist. Der Regierungsrat berücksichtigt im Rahmen seiner Beurteilung der Projekte das den städtischen Behörden zustehende Ermessen und prüft die Projekte in Bezug auf die Gewährleistung der übergeordneten Interessen, insbesondere Sicherheit sowie Verkehrsfluss und -kapazität.

Zu Fragen 1 und 3:

Gegen das vom Stadtrat von Zürich mit Beschluss vom 27. Oktober 2010 festgesetzte Sanierungsprojekt für den Ersatz der Nordbrücke sind mehrere Rekurse vor dem Regierungsrat hängig. Die Rekurrierenden kritisieren das Projekt in verschiedener Hinsicht. Eine eingehende Stellungnahme zum Projekt, wie sie insbesondere zur Beantwortung der Frage 3 erforderlich wäre, ist daher vor dem Hintergrund dieser laufenden Verfahren nicht angezeigt. Zudem wird der Regierungsrat im Rahmen der Genehmigung zum Projekt Stellung nehmen können (§ 45 Abs. 3 StrG). Es ist indessen darauf hinzuweisen, dass das Amt für Verkehr des Kantons Zürich das Projekt geprüft und ihm aus fachtechnischer Sicht zugestimmt hat.

Zu Frage 2:

Da die Rekurrierenden unter anderem auch die Anordnung einer Zone mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der Nordbrücke verlangen, ist eine einlässliche Auseinandersetzung darüber, ob im rekursbetroffenen Strassenabschnitt die Anordnung von Tempo-30 angezeigt ist, an dieser Stelle nicht möglich. Die Frage wird daher nur in allgemeiner Form beantwortet.

Die Anordnung einer Tempo-30-Zone stellt eine funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) dar. Gemäss Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung des Bundes (SR 741.21) kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter bestimmten Voraussetzungen herabgesetzt werden. Die zuständigen Behörden verfügen beim Entscheid über die Anordnung solcher Verkehrsbeschränkungen über einen erheblichen Ermessensspielraum. Ausschlaggebend sind die örtlichen Begebenheiten und die verkehrlichen Anforderungen an die Strasse.

Da die reine Signalisation einer Tempo-30-Zone auf grosszügig ausgebauten Strassen für die Akzeptanz einer Zone mit herabgesetzter Höchstgeschwindigkeit erfahrungsgemäss nicht ausreicht, wären zusätzlich bauliche Massnahmen (Verengungen, Schwellen) notwendig. Die mit solchen Massnahmen beabsichtigte Einschränkung des Verkehrsflusses kann im Widerspruch zur Funktion einer Strasse stehen. Die Aufgabe der Kantonsstrassen – wozu in Bezug auf die Funktion auch die Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur zu zählen sind – besteht darin, den Verkehr aufzunehmen und abzuleiten. Kann diese Funktion nicht mehr erfüllt werden, kommt es in der Regel zu Ausweichverkehr im untergeordneten Strassennetz und zu einer Mehrbelastung des Siedlungsgebiets. Zudem kann gerade auch der öffentliche Verkehr durch bauliche Massnahmen der erwähnten Art erheblich beeinträchtigt werden.

Zu Frage 4:

Für die Ausgestaltung der Strassen sind die zuständigen kommunalen und kantonalen Behörden grundsätzlich an die richtplanerischen Vorgaben und die Projektierungsgrundsätze im Strassengesetz (§ 14 StrG) gebunden. Dem Fussverkehr kommt gemäss dem Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates namentlich in Städten und Agglomerationen grosse Bedeutung zu. Der Regierungsrat hat keinen Grund zur Annahme, dass das Projekt der Stadt Zürich für den Ersatz der Nordbrücke dieser Funktion des Fussverkehrs bzw. den genannten Vorgaben nicht genügend Rechnung trägt. Eine darüber hinaus gehende städtebauliche Zielsetzung zur Steigerung der Attraktivität der Quartierzentren liegt ausschliesslich im Zuständigkeitsbereich der Stadt Zürich.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi