

Sitzung vom 22. August 2012

**841. Anfrage (Tempo 30 auf kommunalen Strassen
der Stadt Zürich)**

Die Kantonsräte Roland Scheck und Lorenz Habicher, Zürich, haben am 4. Juni 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Anlässlich einer Pressekonferenz vom 30.05.2012 präsentierte der Stadtrat von Zürich seine Ideen zur «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion». Ab 2013 soll das Geschwindigkeitsregime auf rund 17 Kilometern des kommunalen Strassennetzes von Tempo 50 auf Tempo 30 geändert werden. Davon betroffen sind 16 Strassenabschnitte ohne öffentlichen Verkehr und 23 Strassenabschnitte, die Teil einer ÖV-Route sind. Weitere 6 Strassenabschnitte sind noch in Klärung.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Stellen des Kantons waren in welcher Form in die Erarbeitung und Vernehmlassung des «Zonenkonzepts Tempo 30 kommunale Strassen» involviert?
2. Welche Auswirkungen haben die Temporeduktionen auf das übergeordnete kantonale Strassennetz? (Bitte um Einschätzung der Verkehrsverlagerungen [Fz/Tag] und Veränderung der Staulängen [m] pro Staatsstrasse.)
3. Welche Auswirkungen haben die Temporeduktionen auf den öffentlichen Verkehr und die entsprechende Fahrplangestaltung? (Bitte um Einschätzung der Verlustzeiten [s] pro Linie und die Umsteigequalität Bus/Tram/S-Bahn.)
4. Welche absehbaren Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (MIV, ÖV, Langsamverkehr) entstehen durch das «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» auf den Kantonsstrassen in und um die Stadt Zürich?
5. Die Festlegung der Geschwindigkeiten auf allen Strassen ist Sache des Bundesrates (Art. 32 Abs. 2 SVG 741.01). Wer berät und entscheidet, – zuständige Behörde (Art. 32 Abs. 3 SVG 741.01) – über diese geplanten Temporeduktionen in der Stadt Zürich?

6. Wie steht der Regierungsrat zum «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» der Stadt Zürich?
7. Wie steht der Regierungsrat zu einer allfälligen zukünftigen Geschwindigkeitsreduktion auf Staatsstrassen in der Stadt Zürich?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Scheck und Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 5:

Die Kompetenz für Verkehrsanordnungen in den Städten Zürich und Winterthur ist in §27 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (LS 721.2; KSigV) geregelt und liegt im Zuständigkeitsbereich der beiden Städte. Bei Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können, ist die Zustimmung der Kantonspolizei erforderlich (§28 KSigV). Die Zuständigkeit des Bundesrates beschränkt sich auf die Festlegung der generellen Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen Strassenkategorien.

Die Stadt Zürich hat das «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» daher in eigener Regie entwickelt. Die kantonale Fachstelle Lärmschutz wurde periodisch informiert, wirkte jedoch nicht inhaltlich am Konzept mit.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat erwartet keine wesentlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz. Dieses hat die Funktion, den Verkehr zu bündeln und durchzuleiten. Dadurch können das untergeordnete Strassennetz und damit die Quartiere von Verkehr entlastet werden. Soweit die Einführung von Tempo 30 auf kommunalen Strassen dazu beiträgt, den Durchgangsverkehr auf das Hauptstrassennetz zu verlagern, steht die Massnahme nicht im Widerspruch zur Funktion des Hauptstrassennetzes.

Zu Frage 3:

Die Stadt Zürich geht gestützt auf eigene Geschwindigkeitsauswertungen und Netzsimulationen bei den betroffenen Linien von folgenden Verlustzeiten je Umlauf aus:

– Linie 33: Zypressenstrasse, Zurlindenstrasse, Hegibachstrasse:	+30 Sekunden
– Linie 34: Trichtenhäusenstrasse:	+1 Minute 12 Sekunden
– Linie 37: Zehntenhausstrasse:	+49 Sekunden
– Linie 46: Rousseaustrasse, Nordstrasse:	+45 Sekunden
– Linie 63: Saatlenstrasse:	+31 Sekunden
– Linie 66: Kalchbühlstrasse:	+25 Sekunden
– Linie 70: Leimbachstrasse:	+1 Minute 25 Sekunden
– Linie 75: Köschenrütistrasse:	+47 Sekunden
– Linie 76: Binzstrasse, Zurlindenstrasse:	+56 Sekunden
– Linie 77: Zollikerstrasse:	+1 Minute
– Linie 89: Schaufelbergerstrasse, Baslerstrasse:	+1 Minute 35 Sekunden
– Linie 95: Freilagerstrasse:	+6 Sekunden

Die Stadt Zürich hält die Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr insgesamt für vertretbar, zumal keine Tramlinien und nur wenige Hauptbuslinien von Temporeduktionen betroffen sind. Die Angebotsdichte bleibe konstant, ohne dass zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssten. Um die Anschlussqualität der Buslinien ans übergeordnete Netz (S-Bahn) weiterhin sicherzustellen, werden die Abfahrtszeiten entsprechend angepasst.

In seiner Stellungnahme weist der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) darauf hin, dass in den Simulationen der VBZ vorausgesetzt wurde, dass auf den betreffenden Abschnitten kein Rechtsvortritt gilt, wie es sonst in Tempo-30-Zonen üblich ist, und dass die Busse weiterhin bevorzugt werden. Aus Sicht des ZVV führt die Verlangsamung zu einer Attraktivitätsminderung des öffentlichen Verkehrs. Ferner könnte der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge notwendig werden, wenn sich in der Realität grössere Verlustzeiten ergeben als angenommen, was Mehrkosten zur Folge hätte.

Zu Frage 4:

Es entstehen auf den Staatsstrassen in der Stadt Zürich und ihrer Umgebung keine Konflikte, da das Zonenkonzept Tempo 30 ausschliesslich auf die kommunalen Strassen bezogen ist.

Zu Frage 6:

Mit Ausnahme des zu den Fragen 2 und 3 Ausgeführten berührt das «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» keine überkommunalen Interessen. Der Regierungsrat äussert sich daher nicht weiter dazu.

Zu Frage 7:

Damit die Staatsstrassen als Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes den innerörtlichen Verkehr aufnehmen, bündeln und möglichst direkt durchleiten können, weisen sie einen grosszügigen Ausbaustandard und entsprechend die dafür erforderliche Leistungsfähigkeit auf. Im Grundsatz sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Die Durchsetzung von Tempo 30 auf den für grössere Verkehrsmengen angelegten Staatsstrassen erfordert in der Regel bauliche Änderungen. Dadurch wird der Verkehrsfluss beeinträchtigt, der öffentliche Verkehr behindert und der Strassenunterhalt erschwert. Bei der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen muss zudem gewährleistet werden, dass der Verkehr nicht auf das untergeordnete Strassennetz und somit in lärmempfindliche Gebiete ausweicht. Der Regierungsrat steht der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen daher grundsätzlich ablehnend gegenüber. In besonderen Situationen kann die Anordnung von Tempo 30 jedoch geprüft werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, den Stadtrat von Zürich, Stadthaus, Postfach, 8022 Zürich, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi