

5140

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 340/2011 betreffend
Verbesserung der Sicherheit und Reduktion
der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. Oktober 2014,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 340/2011 betreffend Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 5. November 2012 folgendes von den Kantonsräten Hans Läubli, Affoltern a. A., Philipp Kutter, Wädenswil, und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, gestützt auf Art. 108 SSV, dem Kantonsrat einen Bericht zu unterbreiten, in dem er diejenigen Strassenabschnitte auf dem Kantonsstrassennetz bezeichnet, für welche eine tiefere Geschwindigkeitslimite als Tempo 50 sinnvoll ist. Dabei sind namentlich folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Temporeduktion zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren
- Temporeduktion zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung
- Temporeduktion zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Temporeduktion aus ortsbaulicher Sicht

Bericht des Regierungsrates:

Ausgangslage und gesetzliche Rahmenbedingungen

Rechtsgrundlage für Temporeduktionen bilden die Vorschriften von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) und Art. 108 der Strassensignalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21). Nach Art. 108 Abs. 4 SSV kann ein Abweichen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden, das abklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Die Geschwindigkeit kann nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern etwa auch aus Gründen des Umweltschutzes bei einer übermässigen Umweltbelastung im Sinne des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) herabgesetzt werden. So sind Strassen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, nach Art. 13 Abs. 3 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) zu sanieren. Dabei sind Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, solchen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, vorzuziehen.

Art. 104 der Kantonsverfassung (LS 101) legt sodann fest, dass der Kanton ein leistungsfähiges Strassennetz zu betreiben hat. Über die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Staatsstrassen als dauernde Verkehrsanordnung entscheidet die Kantonspolizei nach § 4 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (KSigV, LS 741.2); bei Gemeindestrassen geschieht dies nur auf Antrag der Gemeindebehörden.

Temporeduktionen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und ortsbauliche Sicht

Das kantonale Raumordnungskonzept und die darin erwähnten Festlegungen im Kapitel «Strassenverkehr» sind mit Beschluss des Kantonsrates zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplanes vom 18. März 2014 bestätigt worden. Insbesondere wird darin festgelegt, dass die kantonale Verkehrspolitik eine kontinuierliche Aufwertung der Siedlungsqualität anzustreben habe und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern sei. An Hauptverkehrsstrassen sind Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt.

Gemäss kantonalem Richtplan sind Vorhaben zur siedlungsverträglichen Umgestaltung des Strassenraums in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. Entsprechende Festlegungen werden im Rahmen der laufenden Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne vorgenommen. Die den Richtplaneinträgen zugrunde liegenden Massnahmenpakete sind auch Bestandteil der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation, die vom Bund mit Prüfbericht vom 26. Februar 2014 genehmigt wurden.

Das Erscheinungsbild und der Ausbaustandard einer Strasse beeinflussen massgeblich das Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeuglenkenden. Um auf den in der Regel grosszügig ausgebauten Staatsstrassen innerorts ein von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h abweichendes tieferes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen, sind je nach örtlichen Verhältnissen flankierende Massnahmen wie etwa verkehrsberuhigende bauliche Elemente oder gar ein Rückbau notwendig. Dies ist insbesondere nachts von Bedeutung, wenn weniger Fahrzeuge und Fussgängerinnen und Fussgänger sowie keine Schulkinder unterwegs sind und daher die tiefere Höchstgeschwindigkeit auf gut ausgebauten Staatsstrassen für die Motorfahrzeuglenkenden weniger gut nachvollziehbar ist. Mangels Verständnis und Akzeptanz würde die Geschwindigkeitseinhaltung ohne flankierende Massnahmen einen unrealistisch grossen polizeilichen Kontrollaufwand erfordern.

Staatsstrassen als Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes müssen sodann auch innerorts in der Lage sein, den Verkehr möglichst direkt und behinderungsfrei zu kanalisieren, da andernfalls der unerwünschte Schleichverkehr durch Quartierstrassen gefördert würde.

Temporeduktionen zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren

Der Zweck von Temporeduktionen, insbesondere von Tempo-30-Zonen, wird am besten erreicht, wenn die Signalisation so mit baulichen Massnahmen einhergeht, dass die Infrastruktur den Verkehrsfluss mit künstlichen Hindernissen oder einer entsprechenden Linienführung abbremst. Erweisen sich bauliche Massnahmen im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung als erforderlich und verhältnismässig, kann eine punktuelle Temporeduktion ein taugliches Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sein. Insbesondere können damit Velos im Mischverkehr geführt werden, und Abbiegemanöver werden einfacher und sicherer.

Festzuhalten ist, dass bereits seit Langem Örtlichkeiten, bei denen nach Ansicht von Behörden, Verbänden, VerkehrsinstruktorInnen und -instruktoren und Bevölkerung sowie aufgrund der Verkehrsunfallstatistik Hinweise auf ein Sicherheitsdefizit bestehen, umgehend durch die Kantonspolizei überprüft und gegebenenfalls gemeinsam mit dem Strasseneigentümer geeignete Sanierungsmassnahmen (u. a. auch Temporeduktionen) eingeleitet werden.

Temporeduktionen zur Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung

Der Handlungsbedarf, Temporeduktionen aus Gründen des Lärm-schutzes zu prüfen, ergibt sich aus dem Lärmbelastungskataster und der gesetzlichen Verpflichtung für den Kanton als Eigentümer und Betreiber der Staatsstrassen, die Lärmsanierung bis Ende März 2018 abzuschliessen. Im Rahmen der laufenden Strassenlärmsanierungsprojekte wird die Möglichkeit von Geschwindigkeitsreduktionen auf Abschnitten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen geprüft. Rein rechnerisch ergibt eine Temporeduktion um 10 km/h eine Pegelsenkung von 1 bis 1,5 dB. Eine Herabsetzung von 50 auf 30 km/h ist dort anzustreben, wo die städtebauliche Situation, die Strassenraumgestaltung und der Verkehrsablauf dies zulassen.

Die Schadstoffemissionen des Strassenverkehrs können innerhalb gewisser Grenzen dann verringert werden, wenn eine Temporeduktion den Verkehrsfluss verstetigt und zu keinen Umwegfahrten führt. Da die Fahrzeuge dank verschärfter Abgasvorschriften zunehmend sauberer werden, relativiert sich jedoch der Beitrag von Temporeduktionen zur Luftqualität.

Bei Geschwindigkeitsreduktionen aus Gründen des Umweltschutzes nach Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV handelt es sich um Massnahmen zur Emissionsbegrenzung nach Art. 12 Abs. 1 Bst. c USG. Diese Bestimmung bringt gegenüber dem Strassenverkehrsgesetz weder zusätzliche Instrumente, noch ändert sie etwas an der bestehenden Kompetenzverteilung. Demnach ist auch hier im Einzelfall abzuklären, ob eine Temporeduktion geeignet und zweckmässig ist, um eine übermässige Umweltbelastung zu vermindern, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der dabei zu beachtende Grundsatz der Verhältnismässigkeit umfasst stets auch die Prüfung, ob eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Die Beurteilung der Notwendigkeit wie auch der Zweckmässigkeit von Geschwindigkeitsreduktionen an Staatsstrassen aus Gründen der Umweltbelastung erfolgt in einem

mehrstufigen Verfahren: In einer Grobbeurteilung prüft das Tiefbauamt die Zweckmässigkeit einer Temporeduktion gestützt auf das Ergebnis der Netzanalyse (Ausbaugrad der Strasse, ortsspezifische Randbedingungen, Verkehrsablauf) einerseits und die Abschätzung des potenziellen Nutzens (Mittelwert der Anzahl Betroffener) und der potenziellen Wirkung (zu erwartende Geschwindigkeit) andererseits. Wird ein Abschnitt als «nicht geeignet» eingestuft, sind gegebenenfalls immer noch Geschwindigkeitsreduktionen aus anderen Gründen möglich. Bei als «geeignet» beurteilten Strassenabschnitten wird das erforderliche Gutachten vom Tiefbauamt in Auftrag gegeben. In den jeweiligen Arbeitsschritten werden auch die Stellungnahmen der Kantonspolizei und des Amtes für Verkehr eingeholt.

Bezeichnung geeigneter Strassenabschnitte

Eine kantonale einheitliche Praxis bei der Beurteilung von Temporeduktionen ist zwingend und dank einer directionsübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Amt für Verkehr, Tiefbauamt und Kantonspolizei gewährleistet.

Das Amt für Verkehr hat eine Arbeitsmethode erarbeitet, um das kantonale Strassennetz gesamtheitlich und nach einheitlichen Kriterien hinsichtlich der Möglichkeit und der Zweckmässigkeit von Temporeduktionen zu prüfen. Dafür wurden Abschnitte ermittelt, bei denen Verkehrsablauf, Kapazität und Verkehrssicherheit mittels einer Temporeduktion verbessert werden könnten. Im Vordergrund stand dabei eine Beurteilung des Strassennetzes nach den Kriterien «Ortsbezug», «Strassenausgestaltung» und «Verkehrsablauf». Das Anliegen des Postulats, Strassenabschnitte auf dem Hauptstrassennetz zu bezeichnen, die sich für eine tiefere Geschwindigkeitslimite als Tempo 50 km/h eignen, ist beim Amt für Verkehr in Ausführung und wird durch die Kantonspolizei in den weiteren Phasen begleitet. Der Abschluss dieser Untersuchungen ist noch im laufenden Jahr vorgesehen. Über das Ergebnis wird in geeigneter Form informiert werden. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass je rund 50 Strassenabschnitte ein Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder des Verkehrsablaufs aufweisen. Dieses Ergebnis wird die Grundlage bilden für die weitere Massnahmenplanung, beispielsweise bei der Durchführung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Dabei sollen auch die Erkenntnisse des Tiefbauamtes, die anlässlich der laufenden Lärmsanierungsprojekte in einzelnen Gemeinden hinsichtlich Geschwindigkeitsreduktionen gewonnen werden konnten, einbezogen und entsprechend berücksichtigt werden.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 340/2011 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Aeppli	Husi