

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021

5627 b

KR-Nr. 161/2016

KR-Nr. 144/2018

**Beschluss des Kantonsrates
zu den Postulaten KR-Nrn. 161/2016
betreffend Attraktive Ortskerne und 144/2018
betreffend Gestaltung von Kantonsstrassen
in Dorf- und Stadtzentren**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 161/2016 betreffend Attraktive Ortskerne wird als erledigt abgeschrieben.

II. Das Postulat KR-Nr. 144/2018 betreffend Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren wird als erledigt abgeschrieben.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

A. Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 3. September 2018 folgendes von den Kantonsräten Philipp Kutter, Wädenswil, Jörg Kündig, Gossau, und Christian Lucek, Dänikon, am 9. Mai 2016 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die Normen und Standards für den innerörtlichen Strassenbau dergestalt zu überarbeiten und so anzuwenden, dass Ortsdurchfahrten die unterschiedlichen Bedürfnisse gemäss § 14 Strassengesetz optimal erfüllen und ohne Einschränkung der Verkehrskapazitäten dazu beitragen, die Attraktivität der Ortskerne zu erhöhen.

Mit Beschluss vom 31. August 2020 hat der Kantonsrat die Frist für die Berichterstattung und Antragstellung um ein Jahr bis am 3. September 2021 erstreckt (Vorlage 5627 a).

B. Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 7. Juni 2021 folgendes von den Kantonsräten Ronald Alder, Ottenbach, und Lorenz Schmid, Männedorf, sowie Kantonsrätin Barbara Schaffner, Otelfingen, am 28. Mai 2018 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie er bei der Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren besser auf die Anliegen der Gemeinden eingehen, und sie bei der Umsetzung unterstützen kann. Zu prüfen sind sowohl bauliche Massnahmen wie auch Zonen mit reduziertem Tempo.

Bericht des Regierungsrates:

Bei der Planung von Strassen geht es heute nicht mehr allein um die Lösung von Verkehrsproblemen, sondern auch um die Minimierung der Nebenwirkungen von Strassen, wie Beeinträchtigung von Ortsbildern, Belastung durch Lärm, Flächenbedarf usw. Das federführende Tiefbauamt strebt dabei eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Gemeinden an. Die Gestaltung von Kantonsstrassen ist dem Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Der Regierungsrat weist jedoch gleichzeitig darauf hin, dass mit der Änderung des Strassengesetzes (Unterhalt von Gemeindestrassen), die in der Volksabstimmung vom 27. September 2020 angenommen wurde, zukünftig weniger Mittel aus dem Strassenfonds zur Verfügung stehen werden.

Neu projektierte Strassen müssen sich unter anderem möglichst gut in die bauliche Umgebung einordnen. Der Regierungsrat hat dazu in seiner Stellungnahme vom 2. Oktober 2013 zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zur parlamentarischen Initiative KR-Nr. 105/2012 betreffend Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo, ausdrücklich festgehalten, dass eine gute Einordnung einer Strasse immer anzustreben ist, wo dies möglich ist. Die ungenügende Einordnung einer Strasse ins Ortsbild kann im Rechtsmittelverfahren gerügt werden. Kann im Einzelfall eine Strasse nicht gut eingeordnet werden, hat das bauende Gemeinwesen im Projektfestsetzungsverfahren den Nachweis zu erbringen, weshalb dies nicht möglich ist.

Die Anliegen der Standortgemeinden – und im Rahmen der Begehrensäusserung oder von Einwendungen auch die Anliegen Dritter – werden von den zuständigen Projektleitenden im Tiefbauamt geprüft und

nach Möglichkeit in die Projekte integriert. Allerdings sind die Einflussmöglichkeiten des Tiefbauamtes beschränkt auf den Strassenraum, wie dieser durch das Grundeigentum abgegrenzt wird. Für die Verbesserung der Gesamtsituation sind aber häufig auch Massnahmen auf den anstossenden Grundstücken notwendig. Diese können jedoch nicht im Rahmen von Strassenprojekten angeordnet und umgesetzt werden. Das Tiefbauamt ist bei Interessen der Standortgemeinden jedoch gerne bereit, sich an entsprechenden Studien zu beteiligen und Lösungen zu finden. Die Federführung für solche Verfahren muss jedoch nicht zwingend beim Tiefbauamt liegen, sondern kann je nach Interessenlage auch bei der Standortgemeinde oder den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sein. Unabdingbar ist zudem die grundsätzliche Bereitschaft der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, entsprechende Massnahmen mitzutragen und gegebenenfalls auch umzusetzen.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 1185/2020 die Baudirektion beauftragt, bis Ende 2021 die Standards für den Bau von Staatsstrassen festzusetzen und in geeigneter Form der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Neben den technischen Aspekten von Strassen samt zugehörigen Trottoirs und Radstreifen werden darin auch die grundlegenden Anforderungen an die bereits vom Strassengesetz geforderte gute Gestaltung und die Ortsbildverträglichkeit festgehalten. Die Bedürfnisse der Gemeinden werden in einem Mitberichtsverfahren erfasst und einbezogen. Zudem haben ein Vertreter des Gemeindepräsidienverbands sowie zwei Vertreter von regionalen Planungsgruppen Einsitz in der Begleitgruppe zum Projekt. Dadurch ist sichergestellt, dass die Anliegen der Gemeinden frühzeitig einfließen und berücksichtigt werden können.

Weiter hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1198/2020 die Aufgaben, Zuständigkeiten und Prozesse im Bereich der Planung von Staatsstrassen ab Stufe Vorstudien gemäss SIA-Norm 112:2014 an die Baudirektion übertragen. Die Planung von Projekten erfolgt neu durchgängig im Tiefbauamt und die Gemeinden haben seit dem 1. Januar 2021 für Anliegen zu ihren Staatsstrassen nur noch einen Ansprechpartner. Die bisherige Schnittstelle zwischen dem Amt für Verkehr (seit 1. Januar 2021 Amt für Mobilität) und dem Tiefbauamt, die teilweise zu Missverständnissen und Verzögerungen geführt hat, entfällt.

Die Dimensionierung des Strassenraums hängt von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab und umgekehrt hängt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von der Dimensionierung des Strassenraums ab. So sind beispielsweise bei tieferen Geschwindigkeiten die Anforderungen an Sichtweiten, Kurvenradien und Fahrbahnbreiten weniger hoch. Die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muss daher bereits

vor der Aufnahme der Projektierungsarbeiten erfolgen. Die für Verkehrsanordnungen, wie namentlich Temposignalisation, zuständige Kantonspolizei arbeitet für die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit eng mit dem Tiefbauamt und den Standortgemeinden zusammen.

Die Kantonspolizei ist bei der Beurteilung von Gesuchen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit an die bundesrechtlichen Vorgaben gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung (SR 741.21) gebunden. Der Regierungsrat hat dazu in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 230/2021 betreffend Parteistellung von Gemeinden im Zusammenhang mit dauerhaften Änderungen der Verkehrsanordnungen auf Staatsstrassen (Temporeduktionen) festgehalten, dass Anträge und Bedürfnisse der Gemeinden auch bei der Kantonspolizei einen hohen Stellenwert haben. Wie bereits in der Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 10/2020 betreffend Lärmsanierung durch Temporeduktionen auf Staatsstrassen festgehalten, werden Lärmsanierungen auf Staatsstrassen durch Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Rahmen von umfassenden Interessenabwägungen im Einzelfall geprüft und wo zweckmässig umgesetzt.

Mit diesen Massnahmen ist sichergestellt, dass die Anliegen der Gemeinden künftig besser berücksichtigt werden.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Postulate KR-Nrn. 161/2016 und 144/2018 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Jacqueline Fehr	Kathrin Arioli