

Sitzung vom 28. Februar 2024

175. Anfrage (Tempo 30 auf Kantonsstrassen – Einbezug der Gemeinden)

Die Kantonsräte Urs Wegmann, Neftenbach, Jean-Philippe Pinto, Volketswil, und Martin Huber, Neftenbach, haben am 12. Dezember 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Aus Lärmschutzgründen werden im Kanton Zürich auf Staatsstrassen Tempo-30-Strecken eingeführt. So wurden entsprechende Verkehrsanordnungen in der Gemeinde Gossau, der Stadt Uster (Sulzbacherstrasse), in Bäretswil, in Küsnacht und vergangene Woche in Brüttisellen verfügt und publiziert. In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 362/2017 erklärte der Regierungsrat, dass Tempo 30 auf Staatsstrassen nur zurückhaltend eingesetzt werden soll. Der Grund dafür sei, dass ein leistungsfähiges Netz von Hauptstrassen von grosser Bedeutung für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich sei. Es gelte sicherzustellen, dass diese Strassen ihre Funktion, den Verkehr aufzunehmen, zu bündeln und möglichst direkt durchzuleiten, erfüllen können. Deshalb werde auf diesen Strassen innerorts entsprechend der Bundesgesetzgebung grundsätzlich «Tempo 50 generell» signalisiert. Dies trage dazu bei, unerwünschten Schleichverkehr auf Quartierstrassen zu verhindern.

Der Gemeinderat Bäretswil hat sich gegen die Einführung von Tempo-30 ausgesprochen, Trotzdem wird durch den Kanton Tempo-30 eingeführt. Die Publikation von Tempo-30 auf der Schiedhaldenstrasse in Küsnacht hat grosse Resonanz in den Medien gefunden. In der Publikation durch den Kanton wird «im Einvernehmen mit der Gemeinde Küsnacht» geschrieben. Die Reaktionen in den Medien beflügeln den Verdacht, dass dieses Einvernehmen etwas weit her geholt ist.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Gilt der Grundsatz zur zurückhaltenden Einsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen auf Staatsstrassen noch?
2. Ab wann ist die Gemeinde bei entsprechenden Projekten mit Geschwindigkeitsreduktionen des Kantons involviert?
3. Wie wird die Haltung der Gemeinde abgeholt?
4. Welches Gewicht hat eine allenfalls ablehnende Haltung der Gemeinde?
5. Wird eine ablehnende Haltung lediglich zur Kenntnis genommen oder hat diese Einfluss auf den Entscheid zur allfälligen Wahl der Variante für die Einhaltung der Lärmschutzgesetzgebung?

6. Die Lärmsanierung hat gemäss Gerichtsentscheiden grundsätzlich an der Quelle zu erfolgen. Trotzdem muss hier auch die Verhältnismässigkeit der gewählten Massnahmen berücksichtigt werden. Welchen Stellenwert hat die Verhältnismässigkeit der Wahl der Massnahmen, wenn nur bei einzelnen Gebäuden die Lärmschutzwerte nicht eingehalten werden können, dagegen lange Strecken oder Strecken mit einem hohen durchschnittlichen Tagesverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit signalisiert werden muss?
7. Welche Möglichkeit hat die Gemeinde, um gegen den Entscheid des Kantons vorzugehen?
8. Sind weitere Lärmsanierungen von Staatstrassen mittels Geschwindigkeitsreduktion geplant? Wenn ja, wie viele?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Urs Wegmann, Neftenbach, Jean-Philippe Pinto, Volketswil, und Martin Huber, Neftenbach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind auf eidgenössischer Ebene im Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) und in der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) geregelt. In Art. 108 SSV sind die Gründe für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abschliessend aufgeführt. Im Kanton Zürich sind in der Praxis eine übermässige Umweltbelastung (Lärm) oder die Verkehrssicherheit die häufigsten Gründe für eine Temporeduktion auf Kantonsstrassen. Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist bundesrechtlich zwingend durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV).

Wie der Regierungsrat im Bericht zu den Postulaten KR-Nrn. 10/2020 betreffend Lärmsanierung durch Temporeduktionen auf Staatsstrassen und 122/2020 betreffend Lärmsanierung durch Flüsterbeläge auf Staatsstrassen ausführlich dargelegt hat, haben die kantonalen Fachstellen ihre Praxis zu Strassenlärmsanierung und insbesondere zur Überprüfung von Temporeduktionen gestützt auf gerichtliche Entscheide in den letzten Jahren wiederholt angepasst. Es ist zudem bundesrechtlich vorgegeben, in einem ersten Schritt Massnahmen an der Quelle wie die Einsetzung von lärmarmem Belag und/oder Temporeduktionen zu prüfen (Art. 11 Umweltschutzgesetz, SR 814.01).

In Übereinstimmung mit den bundesrechtlichen Vorgaben und den durch die Rechtsprechung entwickelten Leitlinien wird heute bei Strassenlärmsanierungen die Prüfung von Massnahmen an der Quelle konse-

quenter durchgeführt und es kommt daher vermehrt zur Anordnung von Temporeduktionen. Innerhalb dieser erwähnten Rahmenbedingungen sind nach Ansicht des Regierungsrates aber auch die Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Netzes an Hauptstrassen im Kanton Zürich und die Vermeidung von negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr aufgrund von Fahrzeitverlängerungen und entsprechenden Mehrkosten ebenfalls zu berücksichtigen.

Zu Fragen 2 und 3:

Vor Erlass von entsprechenden Massnahmen ist der Einbezug der betroffenen Gemeinden vorgesehen. Wie konkret der Einbezug der Gemeinde erfolgt, ist abhängig vom Auslöser für die allfällige Temporeduktion. Das kantonale Tiefbauamt hat in den letzten drei Jahren mit allen Gemeinden im Kanton Zürich (ausser den Städten Zürich und Winterthur, welche die Planungshoheit für die Kantonsstrassen auf ihrem Gebiet haben, vgl. § 42 Strassengesetz, LS 722.1) Gespräche durchgeführt und sich über laufende Projekte und Anliegen ausgetauscht. Dabei wurde auch verschiedentlich von den Gemeinden der Wunsch nach einer Temporeduktion geäussert. Gründe sind in der Regel die Verkehrssicherheit oder die Verträglichkeit mit dem Strassenumfeld. Aufgrund dieser Gespräche oder anderen projektbezogenen Kontakten mit den Gemeinden ist zum Teil die Haltung der Gemeinde gegenüber Temporeduktionen bekannt.

Wenn eine Temporeduktion auf Kantonsstrassen im Rahmen der Strassenlärmsanierung (Erstsanierung oder bei wesentlichen Änderungen der Strasse) geplant ist, wird vorab aufgrund der bundesrechtlichen Gesetzgebung ein Lärm- und Verkehrsgutachten erstellt. Nach sorgfältiger Interessenabwägung durch die Fachleute des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei werden die Gutachten in der Regel der Gemeinde vorgestellt und es wird eine Stellungnahme eingeholt. In welcher Form diese Stellungnahme erfolgt, wird grundsätzlich der Gemeinde überlassen.

Zu Fragen 4 und 5:

Bei der Anordnung von Temporeduktionen infolge von Strassenlärmsanierungen ist der Regierungsrat wegen der übergeordneten Umweltschutzgesetzgebung nicht frei in seiner Entscheidung. Das Bundesrecht räumt den zuständigen Behörden zwar einen gewissen Ermessensspielraum ein, doch ein Verzicht auf eine Temporeduktion, wenn ein Lärm- und Verkehrsgutachten die Massnahmen als nötig, zweck- und verhältnismässig einschätzt, hätte rechtlich kaum Bestand (vgl. Beantwortung der Frage 1 sowie Bericht zu den Postulaten KR-Nrn. 10/2020 und 122/2020).

Soweit es der fachliche Ermessensspielraum zulässt, wird die Haltung der betroffenen Gemeinde berücksichtigt.

Zu Frage 6:

Beim Entscheid, ob eine Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme anzuwenden ist, wird die Verhältnismässigkeit berücksichtigt. Massgeblich sind dazu nicht die Anzahl Gebäude mit Überschreitungen, sondern die Anzahl Wohneinheiten. Ein Mehrfamilienhaus mit vielen Bewohnenden hat somit ein höheres Gewicht als ein einzelnes Einfamilienhaus. Weiter wird auch die gefahrene Geschwindigkeit, die wahrgenommene Strassenbreite, die Anforderungen an den Fuss- und Veloverkehr, der Raumtyp, die Verkehrssicherheit, die Unfälle, der potenzielle Ausweichverkehr und die Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs in die Beurteilung der Verhältnismässigkeit miteinbezogen. Diese Themen werden im Verkehrsgutachten abgehandelt und es findet eine Gesamtabwägung der Interessen statt. Die Verhältnismässigkeit muss stets gewährleistet sein, damit eine Temporeduktion überhaupt infrage kommt.

Zu Frage 7:

Lärmsanierungsprojekte wie auch Anordnungen von Temporeduktionen durch die Kantonspolizei bei Strassenprojekten müssen öffentlich aufgelegt werden. Betroffene können gegen die aufgelegten Lärmschutzmassnahmen bzw. das Temporegime Einsprache erheben und gegen die Anordnung der Massnahmen anschliessend Rechtsmittel erheben und so eine gerichtliche Überprüfung herbeiführen (vgl. Bericht zu den Postulaten KR-Nrn. 10/2020 und 122/2020).

Zu Frage 8:

Stand Januar 2024 sind bei 20 Gemeinden die Erstsanierungen in Bezug auf den Strassenlärm noch nicht rechtskräftig festgesetzt. Bei all diesen Gemeinden werden mittels Lärm- und Verkehrsgutachten Massnahmen an der Quelle wie lärmarmen Belag und/oder Temporeduktionen geprüft. Es ist zu erwarten, dass die einzuholenden Verkehrsgutachten zum Teil zum Schluss kommen werden, dass eine Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Nähere Angaben hierzu können zurzeit aufgrund der laufenden Verfahren aber noch nicht gemacht werden.

Bei bereits lärmsanierten Strassen, welche weiterhin Lärmgrenzwertüberschreitungen aufweisen, ruht die Sanierungspflicht. Dies gilt, bis entweder der Belag ersetzt werden muss oder die im Rahmen der Lärmsanierung festgesetzten Beurteilungspegel während mindestens drei Jahren um mehr als ein Dezibel überschritten werden oder die Strasse wesentlich umgestaltet wird (vgl. hierzu auch die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 237/2023 betreffend Lärmschutz für 43 000 Personen durch Umsignalisierung von 80 km Innerortsstrecken von Tempo 60 km auf Tempo 50 km, Frage 1).

Trifft eines der drei erwähnten Kriterien (Belagsersatz, Umgestaltung der Strasse, dreimalige Überschreitung des festgesetzten Beurteilungspegels um mehr als ein Dezibel) zu, ist gemäss bundesrechtlicher Lärmschutzgesetzgebung eine erneute Überprüfung der Lärmsituation nötig. Werden dabei Grenzwertüberschreitungen festgestellt, müssen in einem Lärm- und Verkehrsgutachten Massnahmen wie lärmarmer Belag und/oder Temporeduktionen geprüft werden. Wie bei der Beantwortung der Frage 1 ausgeführt, wird es aufgrund von bundesrechtlichen Entscheiden zu Strassenlärmsanierungen und der dadurch angepassten kantonalen Praxis vermehrt zu Temporeduktion aus Lärmschutzgründen auch im Rahmen von herkömmlichen Strassenprojekten kommen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli