

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 244/2024

Sitzung vom 25. September 2024

975. Anfrage (Verkehrliche Eingriffe auf der Thurgauerstrasse – Abstimmung zwischen Stadt und Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Roland Scheck und Peter Schick, Zürich, sowie Kantonsrätin Romaine Rogenmoser, Bülach, haben am 8. Juli 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Die Stadt Zürich hat im Rahmen einer Medienmitteilung sowie einer Informationsveranstaltung für die Bevölkerung verlauten lassen, dass sie verkehrliche Massnahmen auf der Thurgauerstrasse vorsieht. Im Bereich des Schulhauses will die Stadt eine Geschwindigkeitsreduktion auf temporär Tempo 30 verfügen, eine verlängerte Grünphase für die Fussgängerquerung sowie einen Begleitsdienst für die Kinder einführen. Derzeit läuft zudem die Planung einer provisorischen Passerelle über die Strasse. Sobald diese realisiert ist, soll der Begleitsdienst wieder eingestellt und die Geschwindigkeitsreduktion aufgehoben werden. Ausserdem hat die Stadt Zürich einen Ausblick auf die zukünftige Gestaltung der Thurgauerstrasse gegeben und einen Spurabbau angekündigt.

In Anbetracht dieser schwerwiegenden Eingriffe in das Verkehrsregime der Thurgauerstrasse stellt sich die Frage, inwiefern der Kanton in das Vorhaben der Stadt Zürich einbezogen wurde.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist diese temporäre Geschwindigkeitsreduktion mit dem Kanton abgesprochen? Wenn nein, warum nicht, wenn ja, mit welcher Begründung bzw. auf welcher gesetzlichen Grundlage hat er dieses Vorhaben gutgeheissen?
2. Auf der Thurgauerstrasse sind die Fussgängerquerungen bereits heute mit Lichtsignalanlagen ausgestattet, womit die Strasse auch von Kindern sicher überquert werden kann. Zudem soll zusätzlich ein Begleitsdienst für die Kinder eingerichtet werden. Für eine Geschwindigkeitsreduktion gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung (SSV) muss diejenige Massnahme ergriffen werden, welche zweck- und verhältnismässig ist, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Reichen aus Sicht des Regierungsrats die vorhandenen Infrastrukturen (Fussgängerstreifen/Lichtsignalanlagen) für einen sicheren Betrieb der Thurgauerstrasse ohne Geschwindigkeitsreduktion nicht aus?
3. Gemäss der Stadt Zürich wird ein Fussgängerstreifen mit einer durchgehenden Grünphase umgesetzt und diese von 20 Sekunden auf 28 Sekunden erhöht. Mit dieser Massnahme soll die Querung des Tram-

trasses, auf dem das Tram Geschwindigkeiten bis 60 km/h fahren kann, sicher werden. Aus welchen Überlegungen kommt man hingegen zum Schluss, dass die Fahrbahnquerung unter Licht bei einem T50-Regime weniger sicher und deshalb das Tempo des MIV auf 30 km/h zu reduzieren sei?

4. Sollte der Regierungsrat der Ansicht sein, dass die vorhandenen Infrastrukturen nicht sicher betrieben werden können, wie steht er zu den vielen gleichgelagerten Infrastrukturen im Kanton Zürich ohne zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion? Sind diese demzufolge nicht sicher?
5. Wer kontrolliert, dass die temporäre Geschwindigkeitsreduktion nach Inbetriebnahme der Passerelle wieder rückgängig gemacht wird?

Im Zusammenhang mit den vorübergehenden Massnahmen wurde die zukünftige Gestaltung der Thurgauerstrasse aufgezeigt. Hierzu stellen sich folgende Fragen:

6. Gemäss Plan der Stadt Zürich soll ein Spurabbau für den MIV erfolgen. Sind dem Kanton diese geplanten Massnahmen bekannt?
7. Wie stellt sich der Regierungsrat zum geplanten Spurabbau in Zusammenhang mit Art. 104, Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung? Widerspricht der geplante Spurabbau diesem Artikel? Wenn nein, weshalb nicht?
8. Gemäss Stadtrat arbeiten die Stadt Zürich und der Kanton Zürich bei Projekten auf Strassen von überkommunaler Bedeutung eng zusammen. Inwiefern ist diese Aussage korrekt? Wie gestaltet sich jeweils eine solche Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Kanton Zürich? Wie hat die Zusammenarbeit im konkreten Fall der Thurgauerstrasse stattgefunden?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Scheck und Peter Schick, Zürich, sowie Romaine Rogenmoser, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–4:

Gemäss § 28 der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) holen die Behörden der Städte Zürich und Winterthur die Zustimmung der Kantonspolizei ein, bevor eine Verkehrsanordnung verfügt wird, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen kann. Das Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich verfügte die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Thurgauerstrasse, einer Ein-/Ausfallachse für den Verkehr von und nach Opfikon von überkommunaler Bedeutung, am 13. Juni 2024, ohne vor-

gänglich die Zustimmung der Kantonspolizei einzuholen. Da die Kantonspolizei kein Gesuch im Sinne von § 28 KSigV erhalten hat, hat sie die Verkehrsanordnung und insbesondere ihre Notwendigkeit und Auswirkung auf den Durchgangsverkehr nicht beurteilt.

Vor dem Hintergrund einer zeitlichen Dringlichkeit im Hinblick auf den Beginn des neuen Schuljahres und der Befristung der Anordnung bis zum Bau der provisorischen Passerelle verzichtete die Kantonspolizei darauf, gegen die städtische Verfügung rechtlich vorzugehen.

Zu Frage 5:

Gemäss der am 19. Juni 2024 publizierten Verfügung des Sicherheitsdepartements der Stadt Zürich gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h auf dem besagten Abschnitt der Thurgauerstrasse temporär bis zum Bau der provisorischen Passerelle über die Thurgauerstrasse. Der Regierungsrat vertraut darauf, dass die Stadt Zürich dem Wortlaut ihrer Verfügung Folge leisten wird.

Zu Fragen 6–8:

Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton in Bezug auf Bauprojekte auf Strassen von überkommunaler Bedeutung bildet das Strassengesetz (StrG, LS 722.1), namentlich die §§ 43 ff. StrG. Gestützt darauf sind verschiedene Verfahrensschritte vorgesehen, bei denen der Kanton sich zu Bauprojekten, und insbesondere auch zu deren Vereinbarkeit mit Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101), äussert (Vorprüfung, Begehrensäusserung, Genehmigung). Im vorliegenden Fall ist dem bei der Volkswirtschaftsdirektion angegliederten Amt für Mobilität bekannt, dass die Stadt Zürich im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velovorzugsroute entsprechende Massnahmen prüft. Die genannten Verfahrensschritte im konkreten Projekt wurden allerdings noch nicht eingeleitet. Das Projekt ist demnach noch nicht beim Kanton hängig, weshalb er sich derzeit nicht zum Inhalt äussern kann.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli