

Sitzung vom 17. Februar 2010

**231. Anfrage (Baustellenbedingter Mehrverkehr in Wipkingen und Höngg, Stadt Zürich)**

Die Kantonsrätinnen Carmen Walker Späh, Nicole Barandun-Gross und Eva Gutmann, Zürich, haben am 7. Dezember 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Wegen der vielen Baustellen herrscht in den Zürcher Quartieren Wipkingen und Höngg massiver Mehrverkehr, wobei der Zürcher Stadtrat das Problem bis jetzt schöngeredet hat (NZZ vom 1. Dezember 2009 und Antwort auf Anfrage Simon-Baumer Nr. 1248 vom 23. September 2009). So hat unter anderem auch der Verkehr an der Strasse «Am Wasser», übergehend in die Breitensteinstrasse, seit Inbetriebnahme der Baustelle Hardbrücke stark zugenommen. Lärm, Stau und neue erhebliche Gefahrensituationen machen den Anwohnern seither das Leben schwer. Der Grund liegt auch darin, dass viele Pendler diese Grossbaustelle via Europabrücke, «Am Wasser» / Breitensteinstrasse – oder in der Gegenrichtung umfahren. Städtische Verkehrszählungen registrierten Mitte November in der Strasse «Am Wasser» an Werktagen durchschnittlich 8539 Fahrzeuge in Richtung Wipkingen und in der Gegenrichtung weitere 6432. Dem Vernehmen nach soll nach der Sanierung der Hardbrücke auch noch die Sanierung Rosengartenstrasse folgen; die Belastungen für die Bevölkerung werden daher noch Jahre andauern. Es rechtfertigt sich deshalb, so rasch wie möglich flankierende Massnahmen für die Dauer der Baustellen zu treffen. Eine solche Sofortmassnahme könnte für die Strasse «Am Wasser» die Ausdehnung der Tempo-30-Zone ab Gebäude mit der Hausnummer 97 (über den Engpass beim Gebäude mit der Hausnummer 108) hinaus bis zum Gebäude mit der Hausnummer 125 sein. Damit könnte die Sicherheit deutlich verbessert werden. Weil es sich bei der Strasse «Am Wasser» um eine Strasse von regionaler Bedeutung handelt, braucht es dafür das Einverständnis des Kantons.

Wir ersuchen den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, als flankierende Massnahme zu den Bauarbeiten entlang der Hardbrücke / Rosengartenstrasse der Ausdehnung der Tempo-30-Zone ab Gebäude «Am Wasser» mit der Hausnummer 97 (über den Engpass beim Gebäude mit der Hausnummer 108) bis zum Gebäude mit der Hausnummer 125 zuzustimmen und wenn nein, warum nicht?

2. Wäre aus Sicht des Regierungsrates die Installation einer temporären Lichtsignalanlage eine Möglichkeit, um die Sicherheit rund um das Schulhaus «Am Wasser» zu verbessern und wenn nein, warum nicht?
3. Ist der Regierungsrat in Kenntnis, dass nach der Sanierung der Hardbrücke auch die Rosengartenstrasse saniert wird und dass die geschildderte baustellenbedingte Beeinträchtigung für die Quartierbevölkerung daher noch Jahre dauern wird?
4. Ist der Regierungsrat in Kenntnis, dass die Stadt eine oberirdische Fussgängerüberquerung mit Lichtsignalanlage über die Rosengartenstrasse im Bereich des Schulhauses Nordstrasse plant und wenn ja, wie stellt sich der Regierungsrat zu einer solchen oberirdischen Querung der vielbefahrenen und steilen Rosengartenstrasse?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Carmen Walker Späh, Nicole Barandun-Gross und Eva Gutmann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen auf den Gebieten der Städte Zürich und Winterthur ist an die Behörden dieser Städte delegiert (§ 27 Kantonale Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 [LS 741.2]). Diese Delegation umfasst alle Arten von Verkehrsanordnungen wie Markierungen, Signalisationen, Lichtsignale und Verkehrsbeschränkungen sowohl auf Gemeindestrassen wie auch auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung regionaler und kantonaler Klassierung. Die Zustimmung des Kantons (Sicherheitsdirektion) ist nur erforderlich, wenn die Verkehrsanordnungen den Verkehr auf den vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können (§ 28 Kantonale Signalisationsverordnung). Ferner bedarf es der Genehmigung nach § 45 Abs. 3 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1), wenn die Verkehrsanordnung mit baulichen Massnahmen verbunden ist.

Zu Frage 1:

Das übergeordnete Strassennetz soll den Verkehr aufnehmen und diesen ausserhalb der sensiblen Wohnquartiere auf den dafür vorgesehenen und entsprechend ausgebauten Strassen kanalisieren. Diese Aufgabe fällt in den Städten Zürich und Winterthur den Strassen mit überkommunaler Bedeutung zu und setzt eine Leistungsfähigkeit voraus, die in der Regel gegen die Anordnung von Tempo 30 auf diesen Achsen

spricht. Es gibt aber besondere örtliche Verhältnisse, die ausnahmsweise die Signalisation von Tempo 30 auch auf Staatsstrassen zulassen. Es handelt sich bei der Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse weder um eine vom Bund bezeichnete Durchgangsstrasse, noch hätte eine solche Anordnung von Tempo 30 Einfluss auf den Verkehr ausserhalb des Stadtgebietes. Der Regierungsrat ist daher zur Prüfung einer solchen Massnahme nicht zuständig (§ 28 Kantonale Signalisationsverordnung). Ob die dafür zuständige Stadt Zürich eine solche Ausdehnung der Tempo-30-Zone beabsichtigt, ist dem Regierungsrat nicht bekannt. Die Anordnung einer solchen Geschwindigkeitsbeschränkung setzt nach Bundesrecht ein Gutachten voraus, das nachweist, dass die von der Regelgeschwindigkeit abweichende Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist und dass nicht andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 2a Abs. 6 in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV, SR 741.21]). Aus diesem Gutachten hat auch hervorzugehen, ob zur Verbesserung der Sicherheit für die Zufussgehenden im Engpass die Tempo-30-Signalisation dauernd, d. h. auch zur Nachtzeit und an den Wochenenden, gelten soll.

Zu Frage 2:

Auch für die Errichtung einer Lichtsignalanlage ist nach der Kantonalen Signalisationsverordnung die Stadt Zürich auf ihrem Gebiet zuständig. Aufgrund des Strassenverlaufs an der fraglichen Stelle müsste eine sogenannte «isolierte Lichtsignalanlage» errichtet werden. Solche Lichtsignalanlagen stehen für den motorisierten Individualverkehr in der Regel auf «Grün» und stellen lediglich dann, wenn ein Fussgänger das Überqueren des Fussgängerstreifens begehrt, auf «Rot» um. Ein Wechsel auf «Rot» wird von motorisierten Verkehrsteilnehmern bei solchen Anlagen oftmals übersehen. Für Fussgänger, insbesondere jüngere Schulkinder, die sich auf die Ampelschaltung verlassen, ohne auf den Verkehr zu achten, birgt dies eine erhebliche Gefahr. Solche isolierten Lichtsignalanlagen sind deshalb aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Hierzu besteht denn auch eine einheitliche Praxis der zuständigen Behörden der Stadt Zürich und der Kantonspolizei. In der Stadt Zürich wurden in den letzten Jahren reine Fussgänger-Lichtsignalanlagen systematisch entfernt und durch bauliche Schutzinseln ersetzt. Die Verkehrssicherheit hat sich seither an solchen Örtlichkeiten gemäss Angaben der zuständigen Behörden der Stadt Zürich spürbar verbessert.

Beim Schulhaus Am Wasser kann die Situation für die die Strasse überquerenden Schulkinder jetzt schon als beinahe optimal bezeichnet werden. Während der Schulzeiten ist die Tempo-30-Beschränkung in

Betrieb; zwei Mittelinseln mit Fussgängerstreifen und geschwindigkeitssenkende Strassenverschwenkungen erhöhen zusätzlich die Sicherheit der Zufussgehenden. Im Umgestaltungsprojekt Am Wasser wurde der Schulwegsicherheit im Bereiche des Schulhauses besondere Beachtung geschenkt; bauliche Massnahmen wie gut sichtbare Mittelinseln sowie Verschwenkungen werden diese weiterhin gewährleisten.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat von der geplanten Sanierung der Rosengartenstrasse Kenntnis. Er geht jedoch von geringeren Auswirkungen auf den Strassenabschnitt Am Wasser / Breitensteinstrasse durch die Sanierung der Rosengartenstrasse aus als während der Sperrung der Hardturmrampe im Zusammenhang mit der Sanierung der Hardbrücke.

Zu Frage 4:

Zurzeit prüft der Kanton gemeinsam mit der Stadt Zürich im Rahmen einer Studie Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsbetriebes auf der Achse zwischen Hardplatz und Schöneichtunnel. Die zu prüfenden Massnahmen berücksichtigen den motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. In diesem Zusammenhang wird die Machbarkeit von oberirdischen Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen auf der Rosengartenstrasse, wie sie von der Stadt Zürich vorgesehen werden, geprüft. Die Prüfung erfolgt einerseits auf der Grundlage der heutigen Situation, andererseits im Hinblick auf die zukünftige Situation mit dem geplanten Tram auf der Hardbrücke. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Projektgenehmigung nach Strassengesetz und einer Zustimmung nach der Kantonalen Signalisationsverordnung zum Vorhaben der Stadt Zürich Stellung nehmen können. Er wird hierbei prüfen, ob die Strasse eine ihrer Funktion entsprechende Leistungsfähigkeit aufweist.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**