

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Begleitmassnahmen zur Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen, eingereicht von Gemeinderat C. Maier (FDP)

Am 21. September 2020 reichte Gemeinderat Christian Maier (FDP) namens der FDP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

«An der Gemeinderatssitzung vom 24.2.20 wurde die Interpellation 2018.59 «Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» behandelt. In der Debatte wurde von mehreren votanten geäussert, Tempo 30 reduziere die Kapazität einer Hauptstrasse nicht. Bauvorsteherin Christa Meier erläuterte, dass der Verkehrsfluss regelmässiger werde.

Gemäss ASTRA, «innerorts Verkehrsberuhigung», 308.954.d, 2003, ist unter anderem «Rechtsvortritt bei Verzweigungen» in einer 30er-Zone zwingend. Zudem werden Fussgängerstreifen aufgehoben. Letztere sind nur noch vor Kindergarten, Schulen oder Altersheimen zulässig.

Werden vorher vortrittsberechtigte Strassen mit Rechtsvortritt belegt, wird deren regelmässige Verkehrsfluss zu Gunsten der einmündenden Nebenstrassen reduziert – muss doch regelmässig gebremst oder gar angehalten werden.

Vor diesem Hintergrund stellt sich folgende Frage:

Gedenkt der Stadtrat, bei der Umsetzung von Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen auf Rechtsvortritt und andere, den Verkehrsfluss und die Kapazität der Hauptstrasse einschränkende Massnahmen zu verzichten um so die Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen nicht unnötig einzuschränken?»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Parlamentarische Vorstösse zum Thema

1.1 Postulat (GGR-Nr. 2017.100)

Mit dem Postulat betreffend Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion wurde der Stadtrat gebeten zu prüfen, auf welchen Abschnitten der Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen, wo die Lärm-, bzw. Immissionsgrenzwerte überschritten werden, Tempo 30 eingeführt werden könnte und wie dies umgesetzt werden soll.

In seiner Antwort vom 20. März 2019 führt der Stadtrat aus, dass fachlich und rechtlich geprüft wurde, auf welchen Abschnitten der Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen, wegen Immissionsgrenzwertüberschreitungen Temporeduktionen eingeführt und umgesetzt werden können. Weil die Hauptverkehrsstrassen rechtlich als lärmsaniert gelten, können sie nur bei Änderungen der Anlage durch die Stadt (z.B. Technikumstrasse) oder durch eine Änderung aufgrund äusserer Verhältnisse, wie zum Beispiel eine Änderung der Rechtslage oder eine nachträgliche Änderung von Tatsachen (z.B. Technischer Fortschritt), nochmals einer Prüfung unterzogen werden.

1.2 Schriftliche Anfrage (GGR-Nr. 2018.83) / Interpellation (GGR-Nr. 2018.59)

In der Schriftlichen Anfrage betreffend Auswirkungen der Erweiterung Art. 104 der Kantonsverfassung (KV) – Lärmsanierung wurde dem Stadtrat die Frage gestellt, inwiefern eine allfällige Temporeduktion zum Beispiel von 50 oder 40 auf 30 km/h aus Gründen der Lärmsanierung oder aus anderen Gründen eine Kompensation gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} KV¹ zur Folge hätte, weil dadurch die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sein könnte.

In der Interpellation betreffend Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen wird Bezug auf das publizierte Strassenlärm-Sanierungsprojekt für die kommunalen Strassen genommen und unter anderem gefragt, wann und wo bei den geplanten Tempo-30 Zonen der obligatorische Ausgleich zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes geschaffen würde.

Aufgrund des klaren Gesetzeswortlauts geht der Stadtrat in seinen Antworten davon aus, dass der Gegenstand in Art. 104 Abs. 2^{bis} KV die Staatsstrassen und nicht sämtliche Strassen in Winterthur betrifft, was bedeutet, dass der Artikel ausschliesslich auf die überkommunal klassierten Strassen in Winterthur angewendet werden darf.

1.3 Postulat (GGR-Nr. 2019.84)

Im Postulat betreffend Tempo 30 rund um die Altstadt wurde der Stadtrat eingeladen, möglichst viele der Strassenzüge rund um das Gebiet Altstadt/Neuwiesen mit Tempo 30 zu signalisieren, darunter auch Abschnitte von zentrumsnahen Hauptverkehrsstrassen.

In seiner Antwort vom 23. September 2020 legt der Stadtrat die rechtlichen Grundlagen für die Herabsetzung einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit ausführlich dar. Unter anderem führt der Stadtrat zur Zulässigkeit von Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstrassen aus, dass ein Bundesgerichtsurteil² klar festhält, dass Tempo-30-Zonen unter der Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 SSV³ auch auf Hauptverkehrsstrassen grundsätzlich zulässig sind.

Zur Frage von Querungshilfen und zum Rechtsvortritt verweist der Stadtrat auf eine Aktennotiz des Bundesamtes für Strassen aus dem Jahr 2012. Darin wurde festgehalten, dass verkehrsorientierte Strassen, auch wenn sie in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, ihre Verkehrsorientierung behalten und daher den siedlungsorientierten Strassen übergeordnet bleiben. Die Durchbrechung dieser Hierarchie durch die Anordnung eines Rechtsvortritts würde hingegen deren Funktion beeinträchtigen. Zudem sind auf verkehrsorientierten Strassen stets Querungshilfen (wie Fussgängerstreifen, Mittelinseln oder Mittelstreifen) erforderlich, auch wenn diese in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

2. Forschungsbericht

Zum selbigen Schluss bezüglich gesetzlicher Grundlage und Ausgestaltung kommt der Forschungsbericht «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung» des Bundesamtes für Strassen auf Auftrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI).

Darin wird festgehalten, dass die gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von Tempo-30 auf Hauptverkehrsstrassen vorhanden sind und dass die Geschwindigkeitsreduktion sowohl als Strecke als auch als Zone signalisiert werden kann. Während die Streckensignalisation bei der nächsten Einmündung endet bzw. erneut signalisiert werden muss, gilt eine Zonensignalisation bis zu einem Ende-Signal.

¹ Art. 104, Abs. 2^{bis} KV: Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

² BGE 136 II 539, Münsingen, E 2.2

³ Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR.741.21)

Bezüglich Gestaltung und Betrieb hält der Bericht folgendes fest:

«Je nach örtlicher Situation sind zusätzliche gestalterische und betriebliche Massnahmen notwendig. Diese Massnahmen werden in der Regel in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aufeinander abgestimmt. Massnahmen von T30-Zonen in Quartierstrassen sind nur bedingt oder nicht auf Hauptverkehrsstrassen (HVS) anwendbar. Wenn auf einer HVS eine T30-Strecke eingeführt oder der Abschnitt in eine T30-Zone einbezogen wird, behält der Abschnitt – sofern keine gleichzeitige Umklassierung vorgesehen ist – seine übergeordnete verkehrliche Funktion.

HVS mit T30 bleiben vortrittsberechtigt. Auf Rechtsvortritt sollte auf solchen Strassen verzichtet werden. Auch müssen/sollen auf HVS mit T30 nicht alle Fussgängerstreifen aufgehoben werden. Massgebend sind die Ziele, die erreicht werden sollen. Steht die Reduktion der Auswirkungen stark frequentierter, punktueller Querungen auf den Verkehrsablauf (ÖV), d.h. die Verstetigung, im Vordergrund, so empfiehlt es sich, die Fussgängerstreifen zu entfernen. Bei anderen Zielsetzungen können dagegen Fussgängerstreifen belassen bzw. eingesetzt werden.

Fahrdynamisch wirksame horizontale und vertikale Versätze behindern einen homogenen Verkehrsfluss und führen bei HVS zu zusätzlichen Lärmbelastungen und Schadstoffausstössen; solche Versätze werden in der Regel auf HVS nicht eingesetzt.»

3. Optimale Geschwindigkeit

Die optimale Geschwindigkeit hängt deshalb von der verkehrlichen Funktion (dazu gehört unter anderem auch die Abwicklung des ÖV), dem städtebaulichen Umfeld und den rechtlichen Möglichkeiten ab. Es ist je nach Situation eine Gewichtung der verschiedenen Ziele vorzunehmen, um eine spezifische Interessenabwägung durchführen zu können. Das Tiefbauamt erarbeitet ein Konzept, worin unter anderem Grundsätze zum Geschwindigkeitsregime auf den Hauptverkehrsstrassen festgelegt werden. Auf dieser Grundlage können dann nach Bedarf Abschnitte detailliert überprüft und die entsprechenden Massnahmen definiert werden.

4. Kapazität/Leistungsfähigkeit⁴

Dass eine Temporeduktion von signalisiert 50 auf 30 km/h grundsätzlich die Kapazität des Strassennetzes nicht vermindert, lässt sich folgendermassen erklären:

Der Abstand, den ein Fahrzeug zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten muss, steigt mit zunehmender Geschwindigkeit. Bei Tag und auf trockener, ebener Strasse genügt zwischen Personenwagen ein Abstand von halb so vielen Metern, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt («halber Tacho», vgl. explizit BGE 104 IV 192). Bei 50 km/h beträgt der einzuhaltende Abstand demnach 25 Meter. Für diese Strecke benötigt ein Auto bei 50 km/h 1,8 Sekunden. Bei 30 km/h beträgt der einzuhaltende Abstand 15 Meter. Ein Auto mit 30 km/h benötigt für 15 Meter ebenfalls 1,8 Sekunden. Bei beiden Geschwindigkeiten weist die Strasse demnach dieselbe Kapazität von einem Fahrzeug pro 1,8 Sekunden auf.

Die Frage der Leistungsfähigkeit, also wie viel Verkehr (Anzahl Fahrzeuge) pro Zeiteinheit ein Strassennetz abwickeln kann, hängt deshalb weniger von Tempo 50 oder Tempo 30, sondern primär von der Anzahl Verkehrsknoten und der Anzahl Querungshilfen und deren Ausgestaltung ab.

⁴ Beantwortung Frage 1 der Interpellation GGR-Nr. 2018.59 vom 21. November 2018

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Gedenkt der Stadtrat, bei der Umsetzung von Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen auf Rechtsvortritt und andere, den Verkehrsfluss und die Kapazität der Hauptstrasse einschränkende Massnahmen zu verzichten, um so die Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen nicht unnötig einzuschränken?»

Der Stadtrat gedenkt, sich bei der Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, an die Empfehlungen des Bundes wie auch des SVI zu halten, welche besagen, dass die Hauptverkehrsstrassen vortrittsberechtigt bleiben sollen.

Findet die Geschwindigkeitsreduktion im Bestand statt, sind im Allgemeinen keine über die Signalisation und Markierung hinausgehenden Massnahmen angezeigt. Findet sie im Rahmen einer Strassensanierung statt, werden gestalterische und betriebliche Anpassungen in der Regel in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aufeinander abgestimmt.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon