



Beschluss des Stadtrats

vom 5. Juni 2024

GR Nr. 2024/233

Nr. 1641/2024

Schriftliche Anfrage von Martin Busekros betreffend Einführung von Tempo 30 auf der Buchegg-/Rosengartenstrasse, Hintergründe zum Vorgehen betreffend eine Stellungnahme der Kantonspolizei, Gründe für die Nicht-Umsetzung der Temporeduktion und mögliche weitere Rekurse bis zum Abschluss des Verfahrens sowie Auswirkungen des Streichungsentscheids des Nationalstrassen-Ypsilon auf die Kapazitätsanforderungen

Am 22. Mai 2024 reichte das Mitglied des Gemeinderats Martin Busekros (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/233, ein:

Nachdem Anfang 2017, also gut 30 Jahre nach Inkrafttreten der eidgenössischen Lärmschutzverordnung, das Lärmsanierungsprojekt zur Bucheggstrasse aufgelegt worden war, erhoben Anwohnende am 20.2.2017 Einsprache dagegen, weil es keine Lärm reduzierenden Massnahmen an der Quelle enthielt. Vielmehr sollten die drastischen Grenzwertüberschreitungen für tausende von Anwohnenden mit sogenannten Erleichterungen legalisiert werden! Der Hauptforderung der Einsprechenden nach Tempo 30 auf der Buchegg- und Rosengartenstrasse folgte der Stadtrat, indem er am 1.9.2021 die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme auf der Westtangente beschloss. Er beauftragte das Sicherheitsdepartement die entsprechenden Verkehrsanordnungen zu erlassen. Die vom Sicherheitsdepartement im Mai 2022 zur Stellungnahme zu Tempo 30 eingeladene Kantonspolizei (KaPo) liess sich 1,5 Jahre Zeit, um dann der Stadt am 23. Oktober 2023 mitzuteilen, dass Tempo 30 nicht eingeführt werden könne. Dies, obwohl das umfangreiche Tempo 30-Gutachten der Stadt detailliert darlegte, warum keine negativen Auswirkungen auf das Strassennetz ausserhalb des Stadtgebiets zu erwarten seien und die Kantonspolizei ihrerseits keinerlei konkrete Abklärungen zu dieser Frage gemacht hatte. Gegen die entsprechende Verfügung der Kantonspolizei rekurrierte die Stadt. Dabei soll eine Verfahrensfrage geklärt werden: Wer ist zuständig für die Anordnung für Tempolimiten auf Stadtgebiet? Im Rahmen dieses Verfahrens finden nun Schriftenwechsel statt. Irgendwann wird die Sicherheitsdirektion des Kantons einen Entscheid fällen. Ein Weiterzug dieses Entscheids ist möglich. Damit ist die Strassenlärmsanierung an der Westtangente wiederum in weite Ferne gerückt, Tempo 30 ist trotz Stadtratsbeschluss vor 3 Jahren immer noch nicht ausgeschrieben. Somit dürfte auch 40 Jahre nach Inkrafttreten der eidgenössischen Lärmschutzverordnung, also 2026, keine lärmindernde Massnahme an der Quelle an der hochbelasteten Westtangente umgesetzt sein.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Warum ist die KaPo betreffend der Einführung von Tempo 30 auf der Buchegg/Rosengartenstrasse (kant. Hauptverkehrsstrasse) vom Sicherheitsdepartement (SID) zur Stellungnahme eingeladen worden, nicht jedoch betreffend der Einführung von Tempo 30 (kant. Hauptverkehrsstrasse) z.B. im Bereich Rigiplatz (Winterthurerstrasse)? Welches sind die formal-rechtlichen Unterschiede?
2. Hat der Stadtrat das Vorgehen des SID im Fall Buchegg-/Rosengartenstrasse diskutiert und beschlossen, dass die KaPo angefragt wird, oder hat das SID eigenmächtig gehandelt?
3. Für die Strassenlärmsanierung auf Stadtgebiet ist die Stadt Zürich zuständig (ausgenommen sind die Nationalstrassen). Tempo 30 ist wirksam, kostengünstig und für die Westtangente vom Stadtrat grundsätzlich beschlossen. Was spricht gegen die unverzügliche Verfügung der nötigen Verkehrsvorschriften durch das SID?
4. Mit der vorgängigen Anfrage des SID bei der KaPo, ob Tempo 30 auf der Westtangente genehm sei, bevor es verfügt wird, verzögert sich die Lärmreduktion für die über 3000 Anwohnenden an der Westtangente um weitere Jahre. Damit bleibt auch deren Gesundheitsgefährdung infolge krass überhöhter Lärmbelastung erhalten. Welche Instanz ist für eine zweifellos gut begründbare Rechtsverzögerungsbeschwerde zuständig?



2/4

5. Mit welchen weiteren Schritten im Rekursverfahren Stadt - Kanton rechnet die Stadt? Wie sieht der Instanzenzug aus und mit wie vielen Jahren bis zu einer abschliessenden Entscheidung ist zu rechnen?
6. Das Nationalstrassen-Ypsilon ist 2023 vom Parlament auf Antrag des Bundesrates aus dem Nationalstrassennetz gestrichen worden. Damit ist die Westtangente keine provisorische Nationalstrassen-Verbindung mehr zwischen den Nationalstrassen-Enden an der Pfingstweidstrasse, auf dem Milchbuck/Hirschwiese und beim Sihlhölzli, sondern eine gewöhnliche städtische Hauptverkehrsstrasse. Welche Auswirkung hat dieser Streichungsentscheid auf die Kapazitätsanforderungen, die Ausgestaltung und den Betrieb der Westtangente, insbesondere im Abschnitt Buchegg-/Rosengartenstrasse?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Wie den Medien entnommen werden konnte, hat die Kantonspolizei am 23. Oktober 2023 der Stadt die Zustimmung gemäss § 28 Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse nicht erteilt. Die Stadt stellte sich stets auf den Standpunkt, dass keine Zustimmung der Kantonspolizei erforderlich ist. Die Frage der Zustimmungspflicht der Kantonspolizei zur Einführung von Tempo 30 auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist Gegenstand eines laufenden Rechtsmittelverfahrens.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Warum ist die KaPo betreffend der Einführung von Tempo 30 auf der Buchegg/Rosengartenstrasse (kant. Hauptverkehrsstrasse) vom Sicherheitsdepartement (SID) zur Stellungnahme eingeladen worden, nicht jedoch betreffend der Einführung von Tempo 30 (kant. Hauptverkehrsstrasse) z.B. im Bereich Rigiplatz (Winterthurerstrasse)? Welches sind die formal-rechtlichen Unterschiede?

Vorbemerkung: alle Strassen auf dem Stadtgebiet von Zürich mit Ausnahme der Nationalstrassen sind im Eigentum der Stadt. Das betrifft auch die Strassen, die im kantonalen Richtplan eingetragen sind (z. B. Hauptverkehrsstrassen). Strassen, die im kantonalen oder regionalen Richtplan eingetragen sind, tragen in den Städten Zürich und Winterthur die korrekte Bezeichnung «Strassen von überkommunaler Bedeutung».

Die formal-rechtlichen Unterschiede (nämlich die Zuständig- bzw. Unzuständigkeit der Kantonspolizei) ergeben sich im Rahmen von § 28 KSigV aus den tatsächlichen Verhältnissen und somit primär aus der Örtlichkeit und den konkreten Auswirkungen einer städtischen Tempo-30-Anordnung auf ausserstädtische Durchgangsstrassen.

Der Einbezug der Kantonspolizei im Hinblick auf die Einführung von Tempo 30 auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse erfolgte auf ausdrückliche Intervention der Verkehrspolizei der Kantonspolizei, mit der sie die Dienstabteilung Verkehr zur Einreichung eines Gesuchs aufforderte.

Bei allen Verkehrsanordnungen prüft die zuständige Dienstabteilung Verkehr die tatsächliche Situation bezüglich möglicher Auswirkungen auf Durchgangsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich. Beim Rigiplatz gab es keine Hinweise darauf, dass die Einführung von Tempo 30 den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich beeinflussen kann, weshalb die Kantonspolizei nicht einbezogen wurde.



3/4

Frage 2

Hat der Stadtrat das Vorgehen des SID im Fall Buchegg-/Rosengartenstrasse diskutiert und beschlossen, dass die KaPo angefragt wird, oder hat das SID eigenmächtig gehandelt?

Die Kantonspolizei wurde seitens Stadt nicht «angefragt», die Verkehrspolizei der Kantonspolizei hat sich aufgrund von Medienberichten aktiv bei der Stadt gemeldet, sich als zuständig erklärt, eine Verkehrsanordnung durch die Stadt als unzulässig erklärt und das Einreichen eines Antrags verlangt.

Frage 3

Für die Strassenlärmsanierung auf Stadtgebiet ist die Stadt Zürich zuständig (ausgenommen sind die Nationalstrassen). Tempo 30 ist wirksam, kostengünstig und für die Westtangente vom Stadtrat grundsätzlich beschlossen. Was spricht gegen die unverzügliche Verfügung der nötigen Verkehrsvorschriften durch das SID?

Gemäss den besonderen Bestimmungen für die Städte Zürich und Winterthur der KSigV sind den städtischen Behörden von Zürich und Winterthur weitgehende Befugnisse und Aufgaben beim Erlass von Verkehrsanordnungen übertragen (vgl. § 27 KSigV). Ausgenommen sind nicht nur diejenigen für Autobahnen und Autostrassen. Gemäss § 28 KSigV sind die städtischen Behörden verpflichtet, die Zustimmung der Kantonspolizei einzuholen, bevor Verkehrsanordnungen verfügt werden, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können. Aufgrund des zurzeit hängigen Rechtsmittelverfahrens zur Frage der Zustimmungspflicht beziehungsweise der Anwendbarkeit von § 28 KSigV für die beabsichtigte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse kann zurzeit keine unverzügliche Publikation von Tempo 30 durch die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements erfolgen. Vorab ist diese Meinungsverschiedenheit mit der Kantonspolizei im Rechtsmittelverfahren rechtskräftig zu klären.

Frage 4

Mit der vorgängigen Anfrage des SID bei der Kapo, ob Tempo 30 auf der Westtangente genehm sei, bevor es verfügt wird, verzögert sich die Lärmreduktion für die über 3000 Anwohnenden an der Westtangente um weitere Jahre. Damit bleibt auch deren Gesundheitsgefährdung infolge krass überhöhter Lärmbelastung erhalten. Welche Instanz ist für eine zweifellos gut begründbare Rechtsverzögerungsbeschwerde zuständig?

Eine Rechtsverzögerungsbeschwerde ist bei jener Instanz zu erheben, bei der auch die angeblich verweigerte oder verzögerte Anordnung angefochten werden könnte. Da vorliegend eine Anordnung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements zur Disposition steht, ist für eine Rechtsverzögerungsbeschwerde als erste Instanz der Stadtrat, als zweite Instanz das Statthalteramt, als dritte Instanz das Verwaltungsgericht und letztinstanzlich das Bundesgericht zuständig.

Wie bereits erwähnt, hat das Sicherheitsdepartement nicht bei der Kantonspolizei «angefragt», ob ihr Tempo 30 «genehm» sei. Vielmehr hat sich die Verkehrspolizei der Kantonspolizei aufgrund von Medienberichten aktiv bei der Stadt gemeldet, sich als zuständig erklärt, eine Verkehrsanordnung durch die Stadt ohne vorgängige Zustimmung der Kantonspolizei als unzulässig erklärt und das Einreichen eines Antrags verlangt.



4/4

Frage 5

Mit welchen weiteren Schritten im Rekursverfahren Stadt - Kanton rechnet die Stadt? Wie sieht der Instanzenzug aus und mit wie vielen Jahren bis zu einem abschliessenden Entscheid ist zu rechnen?

Der Stadtrat hat beschlossen, gegen den Entscheid der kantonalen Sicherheitsdirektion beim Verwaltungsgericht Beschwerde einzureichen. Weil danach nur noch das Bundesgericht angerufen werden kann, ist die Stadt zuversichtlich, dass das Verfahren nicht noch «viele Jahre» dauern wird. Die Verfahrensdauer liegt aber nicht in der Hand der Stadt, sodass sie dazu auch keine verlässlichen Angaben machen kann.

Frage 6

Das Nationalstrassen-Ypsilon ist 2023 vom Parlament auf Antrag des Bundesrates aus dem Nationalstrassennetz gestrichen worden. Damit ist die Westtangente keine provisorische Nationalstrassen-Verbindung mehr zwischen den Nationalstrassen-Enden an der Pflingstweidstrasse, auf dem Milchbuck/Hirschwiese und beim Sihlhölzli, sondern eine gewöhnliche städtische Hauptverkehrsstrasse. Welche Auswirkung hat dieser Streichungsentscheid auf die Kapazitätsanforderungen, die Ausgestaltung und den Betrieb der Westtangente, insbesondere im Abschnitt Buchegg-/Rosengartenstrasse?

Der Entscheid des Parlaments wird vom Stadtrat sehr begrüsst und entspricht einem langjährigen Anliegen der Stadt. Mit diesem Entscheid sind Stadt und Kanton von der Verpflichtung zur Umsetzung der nicht mehr zeitgemässen Projekte entbunden worden. Bedauerlicherweise wurde dem Anliegen der Stadt, die Pflingstweidstrasse ebenfalls aus dem Nationalstrassennetz zu entlassen, nicht entsprochen.

Bezüglich der Kapazitätsanforderungen, der Ausgestaltung oder des Betriebs der Strasse hat die Entlassung aus dem Nationalstrassennetz keine Auswirkungen.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti