

Beim Entscheid über 30er-Zone auf Seestrasse wird Lärm gegen Reisezeit abgewogen

STÄFA Zwei Kantonsräte wollten vom Regierungsrat wissen, wie dieser zu einer Tempo-30-Zone auf der Seestrasse im Stäfner Quartier Kehlhof steht. Nun liegt die Antwort vor.

Der Verkehr auf der Seestrasse wird in den nächsten 20 Jahren nochmals deutlich zunehmen. Das zeigen Prognosen des Amtes für Verkehr vom Kanton Zürich (die ZSZ berichtete). Im Stäfner Quartier Kehlhof rechnet das Amt gar mit einem Anstieg um 35 Prozent – von 6658 Fahrzeugen im Jahr 2013 auf 8996 Fahrzeuge im Jahr 2040. Ansteigen wird damit auch der Strassenlärm.

Just an dieser Stelle prüft der Kanton derzeit, inwieweit die Einführung von Tempo 30 den Lärm reduzieren könnte. Das rief im Dezember die Kantonsräte Tumasch Mischol (SVP) und Peter Vollenweider (FDP) auf den Plan. Sie wollten vom Regierungsrat in einer Anfrage wissen, wie dieser

zu Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen steht. Inzwischen liegt die Antwort vor und zeigt: Der Regierungsrat beurteilt die Einführung von Tempo 30 auf Staatsstrassen zwar grundsätzlich kritisch. Zugleich räumt er aber ein, dass Temporeduktionen oft die einzige Möglichkeit seien, die Lärmbelastung zu senken.

Entscheid wird Präzedenzfall

Ob beim Kehlhof eine 30er-Zone errichtet wird, ist noch nicht entschieden. Wie aus der Antwort hervorgeht, ist der Regierungsrat erst dabei, zu untersuchen, wie die vom Baurekursgericht geforderten Abklärungen über die Wirksamkeit einer Temporeduktion auf die Lärmbelastung umgesetzt

werden können. Hintergrund ist die Tatsache, dass die Baudirektion bis Ende März 2018 an den Kantonsstrassen Lärmschutzmassnahmen umsetzen muss.

Mischol und Vollenweider wollten vom Regierungsrat unter anderem wissen, was für ihn höhere Priorität habe: kurze Reisezeiten und die ausreichende Kapazität von Verkehrsachsen oder der Lärmschutz. In der Antwort heisst es: «Je nach Situation ist eine Gewichtung der verschiedenen Ziele vorzunehmen, um eine individuelle Interessenabwägung vorzunehmen.» Anzumerken sei, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit oft nicht zu einer spürbaren Verminderung der Leistungsfähigkeit führe, zumal Tempo 30 auch zu einer Verstärkung des Verkehrs beitrage. Beeinflusst werden könne aber die Reisezeit. Für den

öffentlichen Verkehr könnten so Zusatzkosten entstehen, wenn infolge der Reisezeit zusätzliche Fahrzeuge bereitgestellt werden müssten.

Zum anderen schreibt der Regierungsrat aber, dass es sich beim Fall Kehlhof um einen Präzedenzfall handle. Es müsse deshalb auch berücksichtigt werden, welche Auswirkungen Temporeduktionen auf den zahlreichen weiteren Innerortsabschnitten der Seestrasse hätten.

Kanton muss Gas geben

Dass der Regierungsrat gegenüber über 30er-Zonen auf Hauptverkehrsachsen eine zurückhaltende Haltung einnehme, überrasche ihn nicht, sagt Tumasch Mischol. Die Antwort habe aber seine Befürchtung bestätigt: «Tempo 30 beim Kehlhof wäre ein Präzedenzfall. der Auswirkungen auf

die ganze Seestrasse hat. Dies ist alles andere als zielführend.»

Angesichts des erwarteten Verkehrszuwachses könne die Kapazität der Seestrasse als Hauptverbindung entlang des rechten Seufers nicht reduziert werden. Das Gewerbe sei auf funktionierende Strassen angewiesen. «Es gilt, volkswirtschaftliche Interessen gegen die Lärmbelastung abzuwägen.» Gegen die Lärmemissionen könne man auch anders vorgehen – etwa mit lärmarmen Belägen, ist Mischol überzeugt.

Fest steht, dass der Kanton bei der Suche nach der optimalen Lösung Gas geben muss. Der Regierungsrat rechnet noch im März mit ersten Klagen von Eigentümern der anliegenden Grundstücke. Diese können den Kanton wegen des entstandenen Minderwerts ihrer Liegenschaften verklagen. *Linda Koponen*