

Sitzung vom 6. März 1996

666. Postulat (Bauliche Massnahmen zur Einführung der Zonensignalisation Tempo 30)

Die Kantonsräte Ernst Brunner, Illnau, und Vilmar Krähenbühl, Zürich, haben am 20. November 1995 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, seine Praxis zur Einführung von Zonensignalisationen (Tempo 30-Zonen), harte bauliche Massnahmen zu fordern, aufzugeben und den Ermessensspielraum der Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) auszuschöpfen.

Begründung:

Das Eidgenössische Polizei- und Justizdepartement hat 1989 eine Weisung über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen erlassen. Darin werden unter anderem auch die Tempo 30-Zonen in abgegrenzten Gebieten innerorts geregelt. Im Kanton Zürich bestehen - je nach Instanz - grosse Unterschiede. Während in den beiden Städten Winterthur und Zürich dem Sinn der vereinfachten Anforderungen aus dem Jahr 1989 nachgelebt wird, müssen die übrigen Gemeinden infolge Auflagen der Kantonspolizei oft harte Massnahmen durchführen. Dabei spielen neben den finanziellen Überlegungen - die Städte bewilligen ihre Tempo 30-Zonen, haben aber auch deren Aufwand zu tragen, weshalb eine Minimierung nach unten angestrebt wird - auch die Ausnützung des in der Weisung vorhandenen Spielraumes eine wesentliche Rolle.

«Statt mit baulichen Massnahmen kann das gleiche Ziel allenfalls auch durch Einengungen der Fahrbahn mittels Markierung oder durch gestalterische Massnahmen, z. B. Bepflanzung, erreicht werden», postuliert die Weisung. Vor allem die erstgenannte Massnahme bringt bei der Einführung von Tempo 30-Zonen eine massive finanzielle Einsparung. Daneben ist auch darauf hinzuweisen, dass Nachmessungen klar gezeigt haben, dass z. B. mit einem versetzten Parkieren die Geschwindigkeit wesentlich mehr reduziert wird als bei Ausführung von baulichen Massnahmen. Im übrigen ist ja auch gemäss seinen letzten Entscheidungen der Regierungsrat der Meinung, dass diese Weisungen des EJPD keine Rechtsnorm darstellen und durchaus unterschritten werden dürfen. Unter diesen Erwägungen wären sowohl der soeben gefällte Entscheid in Illnau-Effretikon zur Einführung einer Tempo 30-Zone als auch die grundsätzliche harte Haltung der Kantonspolizei zu überprüfen und möglichst nach unten, unter Ausnützung des vorhandenen Spielraumes, zu korrigieren. Damit könnten vermehrt solche Zonen eingeführt werden, da es die Gemeinden wesentlich günstiger zu stehen kommt, Tempo 30 in Wohnquartieren durchaus sinnvoll ist und wesentlich zur Reduktion von Unfällen beitragen kann.

Auf Antrag der Direktion der Polizei

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Ernst Brunner, Illnau, und Vilmar Krähenbühl, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

1. Die gesetzlichen Grundlagen für die Errichtung von Zonensignalisationen finden sich in Art. 2 a und Art. 108 Abs. 6 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 sowie in den Weisungen des EJPD über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen vom 3. April 1989. Danach ist die Signalisation von Zonen mit einer von der allgemeinen Innerorts-Höchstgeschwindigkeit abweichenden Geschwindigkeitsregelung

nur unter besonderen Voraussetzungen zulässig. Nebst siedlungsstrukturellen müssen insbesondere auch temporelevante Voraussetzungen erfüllt sein, deren Vorliegen in jedem Einzelfall durch ein Gutachten abzuklären ist. Dieses soll Aufschluss geben über das Geschwindigkeitsniveau, das Verkehrsaufkommen und das Unfallgeschehen.

2. Falls die Voraussetzungen für eine Zonensignalisation gegeben sind, ist zu prüfen, wie die Zone im einzelnen auszugestalten ist, damit die effektiv gefahrene Geschwindigkeit auch der signalisierten Zonengeschwindigkeit entspricht. Lässt das bereits vor Einführung einer Zonensignalisation ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf eine schlechte Einhaltung der vorgesehenen Zonenhöchstgeschwindigkeit schliessen, sind flankierend bauliche Massnahmen zu treffen, wie die Weisungen des EJPD ausdrücklich festhalten. Statt baulichen können gemäss den Weisungen allenfalls auch gestalterische Massnahmen (z. B. Bepflanzungen) getroffen werden. Einzig diesbezüglich besteht für die zuständigen Behörden somit ein Ermessensspielraum, nicht jedoch hinsichtlich der Frage, ob in einer Zone mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit überhaupt ergänzende Massnahmen getroffen werden müssen oder nicht.

Die unabhängige Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hält in ihrer Dokumentation «Massnahmen zur Verkehrsberuhigung» (Bern 1995, S. 30 ff.) fest, dass die blosse Tempo 30-Zonensignalisation ohne flankierende Massnahmen in der Regel nur dort sinnvoll ist, wo eine Geschwindigkeit von 35 km/h von mindestens 85% der Motorfahrzeuglenker bereits vor der entsprechenden Signalisation eingehalten wird. Wird dagegen ein höheres Geschwindigkeitsniveau ermittelt, sind mehr oder weniger starke bauliche Massnahmen unumgänglich, da die blosse Tempo 30-Zonensignalisation erfahrungsgemäss nicht zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit führt. Die bfu unterstreicht, dass diese Forderung insbesondere im Interesse der Fussgänger liegt, die sich sonst auf tiefere als die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten einstellen und sich mit weniger vorsichtigem Verhalten einer Gefahr aussetzen.

3. a) Die Kantonspolizei Zürich hält sich im Interesse der Verkehrssicherheit, speziell der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, konsequent an die EJPD-Weisungen und die Erkenntnisse der bfu. Nicht zuletzt werden damit auch die Voraussetzungen für einen sinnvollen Vollzug geschaffen. Sind zusätzliche Vorkehrungen in Tempo 30-Zonen erforderlich, verlangt die Kantonspolizei von den Gemeinden zwar wirksame flankierende Massnahmen, nutzt ihren Ermessensspielraum jedoch durchaus, indem sie den Gemeinden die Ausgestaltung im Einzelfall überlässt. Es trifft keineswegs zu, dass nur kostspielige bauliche Varianten bewilligt werden, sondern es kommen ohne weiteres auch billigere gestalterische Massnahmen, wie z. B. Pflanzenkübel, in Frage. Solche Gestaltungselemente müssen lediglich ihre Funktion erfüllen, dürfen nicht verrückbar und müssen leicht erkennbar sein. Blosse Markierungen kommen dann in Betracht, wenn die Aussicht besteht, dass sie permanent zur Senkung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit auf das Niveau der Zonenhöchstgeschwindigkeit beitragen. Dies trifft beispielsweise nicht zu auf Sperrflächen, welche ohne weiteres überfahren werden können. Dasselbe gilt auch für versetzt angeordnete Parkfelder, wenn diese tagsüber unbelegt sind, wie es regelmässig in Wohnquartieren kleinerer Städte und Gemeinden der Fall ist.

Die Kantonspolizei verlangt somit in keiner Weise teure, sondern lediglich wirksame Massnahmen. Hohe Kosten werden oft verursacht, wenn externe Experten Lösungen vorschlagen, die über die geforderte Funktionalität hinaus ein baulich-ästhetisches Optimum anstreben.

b) Die Situation auf dem Kantonsgebiet darf nicht ohne weiteres mit derjenigen in den Städten Zürich und Winterthur verglichen werden. Hier besteht bereits aufgrund der unterschiedlichen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen eine in der Regel andere Ausgangslage für die Errichtung von Tempo 30-Zonen. Dies zeigt sich beispielsweise am viel grösseren Verkehrsaufkommen in Zürich und Winterthur, was dazu führt, dass blosse Markierungsmassnahmen, wie versetzt angeordnete Parkplätze, oft recht gute Wirkung versprechen, da sie regelmässig belegt sind.

Auch für die Städte Zürich und Winterthur, die gemäss § 19 der kantonalen Signalisationsverordnung selbst Zonensignalisationen anordnen können, gilt indessen die Tatsache,

dass diese Anordnungen nur Sicherheit versprechen, wenn das Geschwindigkeitsverhalten gesenkt wird oder bereits tief liegt, da auch die Polizeien dieser Städte mit Kontrollen allein die Beachtung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nicht durchsetzen können.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Polizei.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi