

Sitzung vom 15. Juli 1992

2192. Postulat

Die Kantonsrätinnen Heidi Müller, Schlieren, und Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Schwerzenbach, haben am 18. Mai 1992 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird eingeladen,

1. beim Bund um Bewilligung für eine sofortige generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem ganzen Nationalstrassennetz im Kanton Zürich auf 70 km/h (Lastwagen) und 100 km/h (Personenwagen) nachzusuchen und diese Tempolimiten einzuführen;
2. die Geschwindigkeit auf Staatsstrassen ausserorts möglichst rasch auf 60 km/h zu beschränken bzw. ein entsprechendes Gesuch beim Bund einzureichen;
3. die Einhaltung der Tempolimiten auf National- und Staatsstrassen mit effizienten Mitteln und Kontrollen durchzusetzen;
4. mit den übrigen Kantonen, die ebenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen in obigem Sinn befürworten, zusammenzuarbeiten, dies insbesondere, um der Forderung beim Bund mehr Gewicht zu geben.

Auf Antrag der Direktion der Polizei

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Zum Postulat Heidi Müller, Schlieren, und Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Schwerzenbach, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Festsetzung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten für alle Strassen ist Bundessache (Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes). Der Bundesrat hat nach der Ablehnung der Volksinitiative "Pro Tempo 130/100" am 26. November 1989 die seit 1985 versuchsweise geltenden Tempolimiten 80/120 unbefristet und definitiv eingeführt. Aufgrund von Zusicherungen im Vorfeld zu dieser Abstimmung hat es der Bund bis heute klar abgelehnt, an den Tempolimiten 80/120 etwas zu ändern. Die Kompetenz der Kantone beschränkt sich darauf, für bestimmte Strassenstrecken abweichende Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen, wobei es auf Nationalstrassen einer Bewilligung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements bedarf. Bereits mit Kreisschreiben vom 13. März 1990 zu den Tempolimiten 80/120 hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement festgehalten, dass von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichende Vorschriften nur dort in Betracht kommen, wo ausnahmsweise die allgemeine Höchstgeschwindigkeit infolge der besonderen örtlichen Situation auf einer bestimmten Strassenstrecke unzweckmässig wäre. In allen Fällen ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob eine andere Massnahme angezeigt wäre (Art. 108 Abs. 4 der Eidgenössischen Strassensignalisationsverordnung). Mit Kreisschreiben vom 25. Februar 1992 zu den Tempolimiten auf Nationalstrassen hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement schliesslich nochmals ausdrücklich festgehalten, dass sich tiefere Tempolimiten auch auf Autobahnen und Autostrassen auf örtlich begrenzte Abschnitte beziehen müssen und grundsätzlich nicht das ganze Netz eines Kantons umfassen dürfen.

Angesichts dieser Rechtslage besteht für die vom Postulat angestrebten Ziele keine Realisierungsaussicht.

Der Massnahmenplan Lufthygiene vom 25. April 1990 bestimmt, wo Geschwindigkeitsreduktionen vorgesehen sind. Mit der Massnahme N 1 hat der Kanton Zürich den Bund ersucht, auf ausgewählten Nationalstrassenstücken in differenzierter Weise tiefere Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen; es handelt sich um jene Strecken, auf denen im

vergangenen Jahr der Versuch mit Tempo 70/100 durchgeführt wurde. Auch nach diesem Versuch gilt für den Kanton Zürich das Konzept gemäss Massnahme N 1 des Massnahmenplans Lufthygiene. Nach der neuesten Änderung des Strassenverkehrsgesetzes hat die Polizeidirektion beim Bund mehrfach moniert, dass sie eine baldige Zustimmung zur Anordnung dieser tieferen Limiten erwartet. Eine zusätzliche Zusammenarbeit mit andern Kantonen ist deshalb nicht mehr erforderlich. Nichts spricht im Moment aber dafür, die im Massnahmenplan Lufthygiene vorgesehenen tieferen Tempolimiten auf weitere Streckenabschnitte auszudehnen (vgl. KR Nr. 37/1992).

Was die Geschwindigkeit auf Hauptstrassen anbelangt, sieht der Massnahmenplan Lufthygiene mit der Massnahme N 2 zusätzliche Untersuchungen in Gebieten mit stark übermässigen Immissionen vor, worauf nach Abschluss des Versuchs zu prüfen ist, ob die Anordnungen realisiert und auf weitere Strecken ausgedehnt werden sollen. Diese Versuche finden etappenweise in Zürich, Dübendorf und Winterthur statt und werden bis 1993 abgeschlossen sein; angesichts der einleitend dargestellten Rechtslage können sie indessen keine Grundlage für eine Festsetzung generell tieferer Höchstgeschwindigkeiten auf Ausserortsstrecken abgeben.

Es ist offensichtlich, dass die Wirksamkeit tieferer Tempolimiten von deren Einhaltung abhängt. Dafür kommt der polizeilichen Kontrolltätigkeit eine entscheidende Bedeutung zu. Der Regierungsrat hat Aufwand und Taktik der Kantonspolizei Zürich für Geschwindigkeitskontrollen ausführlich dargelegt (KR Nr. 294/1990). Eine wesentliche Intensivierung dieser Kontrolltätigkeit ist nicht mehr möglich. Wie schon dort ausgeführt, erwartet der Kanton Zürich aber vom Bund weitere Massnahmen zur verbesserten Durchsetzung der Geschwindigkeitslimiten (Massnahme N 4 des Massnahmenplans Lufthygiene, z. B. erhöhte Bussenansätze, weitergehende Auskunftspflicht des Halters über den effektiven Lenker und härtere administrative Massnahmen).

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

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

Zürich, den 15. Juli 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller