

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Tempo-30-Zonen, eingereicht von Gemeinderätin U. Bründler (CVP)

Gemeinderätin Ursula Bründler (CVP) reichte am 4. September 2006 folgende Schriftliche Anfrage ein:

„Gemäss kürzlich gefälltem Bundesgerichtsentscheid (2A 38/2006) dürfen Gemeinden nicht überall dort Tempo-30-Zonen einführen, wo sie es in eigener Kompetenz für nötig halten, auch wenn alle damit einverstanden sind. Es müssen laut Urteil des Bundesgerichts mehrere Anforderungen erfüllt sein, um die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zuzulassen.

Ich frage Sie daher an,

Entsprechen alle bereits eingeführten Zonen den geforderten Kriterien?

Hat dieser Entscheid Auswirkungen auf bestehende und noch geplante Tempo-30-Zonen der Stadt Winterthur?

Falls Auswirkungen, wie würden die entsprechenden Massnahmen aussehen?“

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Der vorliegend angesprochene Entscheid des Bundesgerichts vom 13. Juli 2006 (Nr. 2A. 38/2006) hat im Spätsommer dieses Jahres in den Medien und teils auch in der Öffentlichkeit eine erhebliche Resonanz gefunden. Die Tatsache, dass in der Stadt St. Gallen eine in einem Gebiet mit geringer Verkehrsdichte angeordnete Tempo-30-Zone als gesetzwidrig aufgehoben worden ist, führte in breiten Kreisen zu einer gewissen Verunsicherung; angesichts der inzwischen vielerorts und zahlreich eingerichteten Tempo-Zonen erschien als fraglich, ob alle diese Massnahmen im Licht der höchstrichterlichen Rechtsprechung den geltenden Anforderungen nach wie vor genügen bzw. ob künftig mit einer restriktiveren Einführung von Tempo-Zonen zu rechnen sei.

Ausgangspunkt für die Beurteilung dieser Fragen bildet die strassenverkehrsrechtliche Kompetenzregelung, die sich in den Grundzügen wie folgt zusammenfassen lässt: Gestützt auf Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV) fällt das Strassenverkehrsrecht grundsätzlich in die Zuständigkeit des Bundes. Dieser hat jedoch verschiedene Aufgaben in diesem Bereich an die Kantone delegiert. So sind die Kantone u.a. befugt, nach Massgabe der bundesrechtlichen Vorschriften lokale Verkehrsordnungen zu erlassen. Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) unterscheidet zwei Kategorien solcher Verkehrsordnungen: einerseits die Fahrverbote gemäss Art. 3 Abs. 3 SVG, andererseits die so genannten funktionellen Verkehrsordnungen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG, die hauptsächlich der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Anwohnenden vor Lärm und Luftverschmutzung dienen. Der Kreis der zulässigen Massnahmen ergibt sich dabei aus der Signalisationsverordnung des Bundes vom 5. September 1979 (SSV).

Die Voraussetzungen für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten finden sich in Art. 108 SSV geregelt. In dieser Bestimmung sind die Gründe, aus denen eine Temporeduktion erfolgen kann bzw. die Zwecke, die damit verfolgt werden können, detailliert und abschliessend aufgezählt. Für die Signalisation von Tempo-30-Zonen gelten ergänzende Ausführungsbestimmungen; diese sind in jüngerer Zeit revidiert worden, um die Einrichtung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen zu erleichtern. Die aktuellen Anforderungen an die Ausgestaltung derartiger Zonen sind in der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen näher geregelt.

Gegenstand des erwähnten Bundesgerichtsentscheids war nun die Frage, ob Kantone und Gemeinden eine Tempo-30-Zone allein gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG anordnen dürfen oder ob dafür die detaillierteren Voraussetzungen von Art. 108 SSV für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfüllt sein müssen. In seinem ausführlich begründeten Urteil ist das Bundesgericht zum Schluss gelangt, dass die Stadt St. Gallen die Einführung einer Tempo-30-Zone zu Unrecht nur auf Art. 3 Abs. 4 SVG abgestützt hatte, ohne den Anforderungen gemäss Art. 108 SSV Rechnung zu tragen. Stehe als Verkehrsanordnung eine Geschwindigkeitsreduktion zur Diskussion, so das Bundesgericht, könne die Anwendbarkeit der letzteren Vorschrift nicht in Frage gestellt werden. Demgemäss sind Zonen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit nur zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann oder dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (vgl. Art. 108 Abs. 2 SSV). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist sodann durch ein Gutachten abzuklären, ob die beabsichtigte Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Bundesgericht mit diesem Entscheid hinsichtlich der Beurteilung von Zonen mit herabgesetzter Höchstgeschwindigkeit keinen Praxiswechsel vollzogen hat. Vielmehr hat es den zu beurteilenden Sachverhalt lediglich zum Anlass genommen, um auf die heute in Kraft stehende gesetzliche Regelung für solche Zonen hinzuweisen. Diese Regelung ist stets einzuhalten, unbekümmert darum, wie wünschbar Temporeduktionen mit Blick auf die tatsächlichen Bedürfnisse speziell in Wohnquartieren sein mögen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Entsprechen alle bereits eingeführten Zonen den geforderten Kriterien?“

Seit der Stadtrat im Jahr 1989 die erste Tempo-Zone angeordnet hatte, wurden bis heute in Winterthur rund 50 solcher Zonen realisiert. Diese Tempo-Zonen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen; bei ihrem Erlass wurde durchwegs darauf geachtet, dass die vom Bundesrat für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit festgelegten Rahmenbedingungen – namentlich die vorerwähnten Voraussetzungen nach Art. 108 SSV samt den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen – eingehalten werden. Auch stützen sich die entsprechenden Anordnungen des Stadtrates jeweils auf ein von Stadtpolizei und Verkehrsplanung erstelltes Gutachten, das in jedem Einzelfall die Zweck- und Verhältnismässigkeit der in Aussicht genommenen Verkehrsanordnung anhand der örtlichen Verhältnisse abklärt. Damit wird gewährleistet, dass nicht ohne rechtlich zureichenden Grund von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abgewichen wird.

Zu den Fragen 2 und 3:

„Hat dieser Entscheid Auswirkungen auf bestehende und noch geplante Tempo-30-Zonen der Stadt Winterthur?“

Falls Auswirkungen, wie würden die entsprechenden Massnahmen aussehen?“

Der in Frage stehende Bundesgerichtsentscheid führt aus Sicht der Stadt Winterthur zu keinen neuen Erkenntnissen. Insofern hat er weder Einfluss auf bereits eingerichtete Zonen noch auf geplante Vorhaben. Das in Winterthur praktizierte, pragmatische Vorgehen hat sich in der Vergangenheit bestens bewährt und soll daher nicht geändert werden. Die zuständigen Behörden werden somit auch in Zukunft bestrebt sein, Geschwindigkeitsreduktionen insbesondere in Wohnquartieren in einem partizipativen Klima anzugehen und, soweit es das Gesetz zulässt, unter Einbezug der Anwohnenden umzusetzen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder