

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 305/2021

Sitzung vom 15. September 2021

1024. Anfrage (Tempo 30 und Auswirkungen in den Städten auf die Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen)

Kantonsrat Dieter Kläy, Kantonsrätin Susanna Lisibach und Kantonsrat René Isler, Winterthur, haben am 23. August 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Die Exekutiven der Städte Zürich und Winterthur kündigten im Juli 2021 an, in den nächsten Jahren «weitgehend» (Medienmitteilung des Departements Bau der Stadt Winterthur vom 6. Juli 2021 und Medienmitteilung der Stadt Zürich vom 14. Juli 2021) Tempo 30 einzuführen. Der ähnliche Wortlaut der beiden Communiqués und die zeitliche Koordination der Mitteilungen lassen darauf schliessen, dass diesbezüglich eine Kooperation besteht.

Der Winterthurer Stadtrat hat die übergeordnete Planungsgrundlage «Zielbild Temporegime» verabschiedet, die «Schritt für Schritt eine neue Verkehrskultur in der Stadt einführt». Diese soll das Zu-Fuss-Gehen, das Velofahren und den öffentlichen Verkehr fördern. Der Zürcher Stadtrat spricht von gleichen Zielsetzungen und einem bewussten Schritt hin zu einem «langsameren Verkehrsfluss».

Richtigerweise hat der Zürcher Regierungsrat in seiner Medienmitteilung vom 16. Juli 2021 festgestellt, dass sich «in der Frage zu Tempo 30 Zielkonflikte der Lärmschutzpolitik einerseits und der Verkehrs- und Klimapolitik andererseits zeigen. Vorschnelle Entscheidungen können negative Folgen für das öffentliche Verkehrsangebot mit sich bringen. Insbesondere ist es nicht zielführend, den Konflikt allein mit finanziellen Mitteln, etwa für zusätzlich benötigte Fahrzeuge, zu lösen. Es braucht stattdessen eine gesamthafte Betrachtung und qualitativ gute Massnahmen im Einzelfall, damit die Attraktivität des öV aufrechterhalten bleibt.»

Der Zürcher Stadtrat kommt in seiner Medienmitteilung vom 14. Juli 2021 zum Schluss, dass es «Kompensationen für den öffentlichen Verkehr» braucht, womit er den Befund des Zürcher Regierungsrats teilt, dass negative Auswirkungen von «weitgehendem» Tempo 30 belegt sind.

Noch nicht geklärt hingegen sind die Auswirkungen der «weitgehenden» Tempo-30-Pläne auf die Blaulichtorganisationen, die oft in engen, innerstädtischen Verhältnissen zu dringenden Einsätzen gerufen werden. Die Ausbreitung verkehrsberuhigter Strassen (z. B. durch bauliche Massnahmen) trifft insbesondere diese Blaulichtorganisationen und vor allem auch den Rettungsdienst bei lebensbedrohlichen Situationen, in denen

jede Minute zählt, oder aber auch die Feuerwehr, welche mit schwerem Gerät und mehreren Fahrzeugen (TLF, Drehleiter etc.) zu einem Einsatzort ausrücken müssen. Die gesetzlichen Vorgaben zur Verwendung von Sondersignal und der Abweichung von den Verkehrsvorschriften sind zudem recht eng und als Faustregel gilt, dass bei besten Verhältnissen (gute Sicht, gutes Wetter, gute Strassenverhältnisse, keine Kinder in der Nähe etc.) bei dringlichen Einsätzen maximal das 1,5-fache der signalisierten Geschwindigkeit gefahren werden darf. Gerade in städtischen Gebieten führt dies doch unweigerlich zu längeren Anfahrtszeiten, was gerade bei lebensbedrohlichen medizinischen Problemen für die Patientinnen und Patienten negative Auswirkungen hat. Bei einem Herz-Kreislaufstillstand zählt bekannterweise jede Minute.

Der Regierungsrat wird ersucht, folgende Fragen zu beantworten.

1. Inwiefern und wie hoch schätzt der Regierungsrat das Behinderungspotenzial der Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Sanität, Polizei) durch «weitgehendes» Tempo 30 generell ein?
2. Gibt es Untersuchungen, welche Auswirkungen solche Temporegimes auf die Einsatzqualität und -geschwindigkeit der Blaulichtorganisationen haben?

Ist zu erwarten, dass Einsatzkräfte der Blaulichtorganisationen, welche sich bereits heute auf dringlichen Einsatzfahrten immer der Gefahr eines juristischen Verfahrens ausgesetzt sehen, zunehmend rechtliche Probleme betreffend Ihre Einsatzfahrten bekommen, da sie unter einem Tempo-30-Regime natürlich viel schneller in strafbare Geschwindigkeitsbereiche bis hin zum Raserstrafatbestand gelangen?

3. Besonders die Feuerwehr mit schweren und grossen Einsatzfahrzeugen, der Rettungsdienst in lebensbedrohlichen Situationen, aber unter Umständen auch die Polizei dürften durch «weitgehend Tempo 30» in ihrer Einsatzqualität und -geschwindigkeit behindert werden. Fliessen die Interessen dieser Organisationen in den Entscheidungsprozess ein?
4. Sind die Leistungsnormen der GVZ für die Feuerwehr (mit dem geplanten Tempo-30-Regime in den Städten (auch bei hohem Verkehrsaufkommen und engen Platzverhältnissen in zehn Minuten am Einsatzort sein, aber nur mit Tempo 30...)) überhaupt noch erfüllbar?
5. Sind die Hilfsfristen des Rettungsdienstes mit dem geplanten Tempo-30-Regime in den Städten überhaupt noch erfüllbar?
6. Wie ist die Situation insbesondere bei den Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr zu beurteilen, die bei Ernstfallaufrufen mit Tempo 30 von zu Hause oder ihrem Arbeitsplatz in die Feuerwehrlokale einrücken müssen? Milizeinheiten haben sowohl die Feuerwehren von Winterthur wie auch von Zürich.

7. Haben der Winterthurer Stadtrat und der Zürcher Stadtrat im Rahmen ihrer Planungen den Kanton bzw. die GVZ überhaupt konsultiert? Inwiefern haben sich die GVZ und weitere Einheiten der kantonalen Verwaltung (Kantonspolizei etc.) überhaupt in den Entscheidungsprozess der Exekutiven von Winterthur und Zürich einbringen können?
8. Welches sind allfällige Auswirkungen neuer GVZ-Leistungsnormen für die Feuerwehren, insbesondere die Milizfeuerwehren?
9. Gesetzt den Fall, die Tempo-30-Regimes werden in den nächsten 10 bis 20 Jahren wie angekündigt umgesetzt und die Qualität der Einsätze insbesondere der Feuerwehr wird in Frage gestellt, müssen Dezentralisierungen der Standorte (insbesondere in Zürich, aber auch in Winterthur) vorgenommen werden? Was wären die baulichen, finanziellen und organisatorischen Folgen?
10. Wie ist die Sachlage in Bezug auf die Polizei und den Rettungsdienst zu beurteilen?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dieter Kläy, Susanna Lisibach und René Isler, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 3–7:

Bei einer weitgehenden Einführung von Tempo 30 ist mit einer Verlängerung der Einsatzzeiten der Blaulichtorganisationen zu rechnen. Dies ist namentlich dort der Fall, wo mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 flankierende bauliche Massnahmen ergriffen werden, weil dadurch insbesondere Fahrten mit schweren Fahrzeugen, über welche die Feuerwehren, aber auch die Rettungsdienste verfügen, behindert werden. Bauliche Massnahmen sind keine generelle Voraussetzung für die Einführung von Tempo 30, aber gestützt auf Art. 5 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) nötigenfalls zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit zu ergreifen. Hinzu kommt bei den freiwilligen Feuerwehren die durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit generell verlängerte Anfahrtszeit der Einsatzkräfte zu den Depots, da sich die Milizfeuerwehrleute bei Anfahrten im Privatfahrzeug vollumfänglich an die Strassenverkehrsgesetze zu halten haben. Während sich in den Stosszeiten aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens die zusätzlichen Behinderungen in Grenzen halten, werden sich gerade in der Nacht und am Wochenende die Anfahrtszeiten spürbar verlängern.

Die minimale Leistungsvorgabe in dicht besiedelten Gebieten beträgt für Feuerwehren 10 Minuten ab Alarmierung bis zum Eintreffen auf dem Schadenplatz. Die zurzeit in Vernehmlassung befindliche Feuerwehrkonzeption 2030 sieht für die Zukunft im Bereich der Einsatzzeiten die gleichen Vorgaben wie heute vor. Bei einer weitgehenden Einführung von Tempo 30 ist für die Feuerwehren von schätzungsweise durchschnittlich 1–5 Minuten längeren Einsatzzeiten auszugehen (je nach Lage des Einsatzortes und der Verkehrssituation zum Zeitpunkt des Einsatzes). Die Leistungsvorgabe von 10 Minuten dürfte aufgrund einer Einschätzung durch die Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ) mit der heutigen Infrastruktur bei rund 30% aller dringlichen Einsätze nicht mehr erreicht werden können, was Neubauten von Stützpunkten zur Folge hätte. Für die Rettungsdienste ist von vergleichbaren Auswirkungen auszugehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese sowohl von der Zentrale zum Einsatzort als auch vom Einsatzort zu den Spitätern fahren müssen. Hinzu kommt, dass beispielsweise bei Atem- oder Herzstillstand jede Minute zählt. Eine weitgehende Einführung von Tempo 30 hätte somit deutlich negative Auswirkungen auf die präklinische Gesundheitsversorgung der Patientinnen und Patienten. Weder die GVZ noch die Kantonspolizei noch die für die baulichen Massnahmen auf kantonalen Verkehrsachsen zuständige Volkswirtschaftsdirektion oder die für das Rettungswesen verantwortliche Gesundheitsdirektion wurden bis anhin in die Überlegungen der Städte Zürich und Winterthur einbezogen.

Zu Frage 2:

Systematische Untersuchungen der Auswirkungen einer weitgehenden Einführung von Tempo 30 auf die Einsatzqualität und -geschwindigkeit der Blaulichtorganisationen sind dem Regierungsrates nicht bekannt.

Bei dringlichen Dienstfahrten dürfen die Verkehrsregeln wenn notwendig mit der gebotenen Vorsicht missachtet werden (Art. 100 Ziff. 4 Strassenverkehrsgesetz [SVG; SR 741.01]). Trotz eingeschalteter Warnvorrichtungen wird aber bei einer festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung auf dringlichen Dienstfahrten stets geprüft, ob die damit in Kauf genommene Gefährdung in einem angemessenen Verhältnis zum konkreten Grund der Dringlichkeit der Fahrt steht. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bezüglich dringlicher Dienstfahrten ist dies kaum der Fall, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung den Tatbestand des Raserdelikts erfüllt (vgl. u. a. Urteil 6B_1102/2016 vom 12. Dezember 2017, Urteil 6B_1161/2018 vom 17. Januar 2019). Gemäss Art. 90 Abs. 4 Bst. a SVG liegt in Tempo-30-Zonen unabhängig von den konkreten Umständen stets ein Raserdelikt vor, wenn die erlaubte Geschwindigkeit um 40 km/h oder mehr überschritten wird. Auch unterhalb solcher

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind trotz Dringlichkeit der Dienstfahrt Verurteilungen wegen grober Verkehrsregelverletzungen mit empfindlichen Sanktionen für die Lenkerinnen und Lenker nicht auszuschliessen. Vor diesem Hintergrund ist wohl vermehrt mit Straf- und Administrativverfahren zu rechnen.

Zu Frage 8:

Bei flächendeckender Umsetzung von Tempo 30 muss zur Einhaltung der Einsatzzeiten in den grösseren Städten (nicht nur Zürich und Winterthur) mit zusätzlichen Depots und/oder Aufstockung bzw. Neuanstellung von vollberuflichen Einsatzkräften gerechnet werden.

Zu Fragen 9 und 10:

Die baulichen, finanziellen und organisatorischen Folgen sind für die Blaulichtorganisationen zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar. Für die Dezentralisierungen von Feuerwehren ist jedoch mit erheblichen jährlichen Mehrkosten zu rechnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli