

**ANFRAGE** von Dieter Kläy (FDP, Winterthur), Susanna Lisibach (SVP, Winterthur) und René Isler (SVP, Winterthur)

betreffend Tempo 30 und Auswirkungen in den Städten auf die Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen

---

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 Herzkreislaufstillstand 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 Raserstraftatbestand 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 Ernstfallaufgeboten 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?

Dieter Kläy  
Susanna Lisibach  
René Isler