

An die Mitglieder des Gemeinderates

Anfrage des Ratsmitgliedes René Biber betreffend Tempo-30–Zonen in Uster (Anfrage Nr. 505)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 29. August 2006 reichte das Ratsmitglied René Biber beim Präsidenten des Gemeinderates eine Anfrage betreffend Tempo-30-Zonen in Uster ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Das Thema Verkehrsberuhigung und Tempo-30 beschäftigt den Stadtrat und das Parlament seit langer Zeit. Im Jahre 2000 stellten die Verwaltungsabteilungen Tiefbau/Planung/Sicherheit ein Strategiepapier vor, das für Uster flächendeckend verkehrsberuhigende Massnahmen gestützt auf den fast einstimmig gefassten Gemeinderatsbeschluss Nr. 174 vom 25. September 2000 vorsah. Dabei wurden auch Begehren für eine Verkehrsberuhigung bzw. Tempo-30-Begrenzung aufgelistet, die seit 1995 aus dem Kreis der Bevölkerung gestellt wurden. Später (im Jahr 2003) folgten politische Vorstösse, zuerst von der FDP mit dem verbindlichen Auftrag für eine zeitgemässe und unbürokratische Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, dann reaktiv von der SP und SVP, die insgesamt in die gleiche Richtung zielten, allerdings mit unterschiedlicher Gewichtung. Um ein „politisches Hickhack“ zu vermeiden, so die damalige Begründung und Hoffnung, wurde der zuvor initiierte „Runde Tisch“ mit Vertretern aller Fraktionen, dem Stadtrat und der Verwaltung definitiv eingeführt. Der Dialog erfolgte durchaus konstruktiv, bis er ziemlich abrupt ein Ende nahm, als der Stadtrat gegen Ende 2004 aus Spargründen dem Parlament beantragte, die verkehrsberuhigenden Massnahmen erst ab 2010 zu realisieren. Tempo 30 in Quartieren habe im Vergleich zu wichtigen und grossen Investitionsvorhaben wie beispielsweise Schulhäuser nicht erste Priorität, so die Meinung des Stadtrates. Dem schloss sich die bürgerliche Mehrheit des Gemeinderates im Rahmen der Budgetdebatte an.

Eine solche zeitliche Verschiebung ging der SP und EVP entschieden zu weit, weshalb sie rechtzeitig auf die kommunalen Erneuerungswahlen hin eine Volksinitiative mit dem Inhalt lancierten, dass die Stadt bis 2010 für 1,66 Mio. Franken flächendeckend mit 39 zusätzlichen Tempo-30-Zonen versehen werden soll. Die Initiative ist im Januar dieses Jahres rechtsgültig zustande gekommen.

Mit dem Bundesgerichtsurteil vom 13. Juli 2006 zum Streit um die vom St. Galler Stadtrat für das Quartier Kesselhalde beschlossene Tempo-30-Zone ist nun in rechtlicher Hinsicht eine Situation eingetreten, die wohl auch für Uster Auswirkungen hat. Das Bundesgericht hat entschieden, dass die in Art. 108 Abs. 2 der eidgenössischen Signalisationsverordnung aufgezählten Gründe für die Zulassung von Tempo-30-Zonen abschliessend seien. In Wohngebieten, wo es keinen Durchgangsverkehr und nur eine geringe Verkehrsdichte gibt, so dass weder eine Gefährdungssituation noch eine übermässige Umweltbelastung besteht, sind gemäss Bundesgericht die Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zone nicht gegeben. Im Übrigen hat sich das Gericht in seinen Erwägungen der These angeschlossen, dass eine blossige Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die effektiv gefahrene Geschwindigkeit kaum beeinflusse. Eine merkliche Senkung des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus könne in der Regel nur durch gezielte bauliche Massnahmen für die Verkehrsberuhigung er-

reicht werden. Das ist hier deshalb hervorzuheben, weil selbst die Initiative der SP und EVP mit maximal 1,66 Mio. Franken Investitionskosten für eher bescheidene bauliche Massnahmen ausgeht.

Ich stelle folgende Fragen:

1. Welches sind nach Meinung des Stadtrates die Auswirkungen des Bundesgerichtsentscheides 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 zur Frage nach einer flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in Uster und in einzelnen Aussenwachten?
2. Was bedeutet das konkret auf die eingereichte Volksinitiative?
3. Angenommen, nach Meinung des Stadtrates sei eine flächendeckende Einführung aus rechtlichen Gründen weiterhin möglich: Auf wie viele Millionen Franken schätzt er die Kosten, wenn die erforderlichen baulichen Massnahmen umgesetzt werden müssen, von denen nicht allein die Kantonspolizei Zürich, sondern offenbar auch das Bundesgericht ausgeht?
4. Ist der Stadtrat bereit, einen Gegenvorschlag zur Initiative vorzulegen, der davon ausgeht, dass im Sinne eines Grundsatzentscheides und ohne Zeitlimite für die Umsetzung nur dort, wo punktuell nötig eine Tempo-30-Zone gemäss Art. 108 Abs. 2 der eidgenössischen Signalisationsverordnung eingeführt werden soll, und zwar unter Einbezug der Anstösser und des jeweiligen Quartiervereins bei der Planung?
5. Ist eine Statistik über die letzten zehn Jahre verfügbar, welche die Anzahl Verkehrsunfälle mit Verletzten in Ustermer Quartieren und Aussenwachten auflistet? Wenn ja, können die Unfallorte auf einem Übersichtsplan sichtbar gemacht werden?»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Die Volksinitiative für die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren verlangt die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren von Uster. Mit Urteil vom 13. Juli 2006 hat die II. Öffentlichrechtliche Abteilung des Bundesgerichtes festgestellt, dass die Voraussetzungen, unter denen Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten verfügt werden können, durch das Bundesrecht abschliessend geregelt seien. So können allgemeine Höchstgeschwindigkeiten (i.c. 50 km/h) nur herabgesetzt werden zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs. Für Kantone und Gemeinden verbleibt somit kein Raum mehr, von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichende, tiefere Geschwindigkeitslimiten aus anderen als den genannten Gründen anzuordnen. Für die Stadt Uster (samt Aussenwachten) hat dies zur Folge, dass im Falle der Ausarbeitung einer konkreten Vorlage für jede kommunale Strasse in den Wohnquartieren verifiziert werden muss, ob die genannten bundesrechtlichen Voraussetzungen für eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gegeben sind oder eben nicht.

Frage 2:

Eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen, wie sie die Initiative verlangt, wird aufgrund des erwähnten höchstrichterlichen Entscheides nicht mehr möglich sein. Es stellt sich somit die Frage, ob die Initiative nach wie vor als rechtmässig betrachtet werden kann. Dabei ist folgendes zu berücksichtigen: Das Prinzip der Unverletzlichkeit des Stimmrechts verlangt, dass die Behörde, welche sich über die materielle Gültigkeit einer Initiative ausspricht, diese in dem für die Initianten günstigsten Sinn auslegt. Erlaubt es der Text, eine Initiative bei entsprechender Auslegung als mit höherrangigem Recht vereinbar zu bezeichnen, so ist sie gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterbreiten. Wenn möglich sind Volksinitiativen mittels verfassungskonformer und bundesrechtskonformer Interpretation vor einer Ungültigkeit zu bewahren. Dabei ist der Spielraum für eine dem übergeordneten Recht konforme Interpretation wesentlich grösser, wenn nicht eine formulierte, sondern (wie vorliegend) eine in der Form der allgemeinen Anregung gehaltene Initiative zu beurteilen ist (BGE 111 Ia 292 ff.). Vorliegend fällt wesentlich in Betracht, dass das Initiativkomitee bei der Sammlung der Unter-

schriften und der schlussendlichen Einreichung der Volksinitiative noch nicht von dem die kantonale und kommunale Autonomie einschränkenden bundesgerichtlichen Entscheid wissen konnte. Wie in zahlreichen anderen Städten und Gemeinden bereits geschehen, wurde denn die generell flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Initiativtext aufgenommen. Der Umstand, dass das Initiativkomitee bei der Formulierung des Initiativtextes noch gar nicht über die bundesrechtliche Regelung Bescheid wissen konnte, aber auch die eingangs erwähnte bundesgerichtliche Praxis bei der Auslegung von Initiativen lassen die vorliegend zur Diskussion stehende Volksinitiative auch unter Berücksichtigung der nun geltenden neuen Grundsätze nach wie vor als rechtmässig erscheinen.

Frage 3:

Es trifft zu, dass das Bundesgericht in seinem unter Punkt 1 genannten Entscheid davon ausgeht, dass Tempo 30 nur zusammen mit baulichen Massnahmen eingeführt werden kann. So hält es in Ziffer 3.4.1. seines Entscheides fest: „So dienen auch die für „Tempo 30-Zonen“ typischen baulichen Massnahmen nicht einem Selbstzweck, sondern sollen die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sicherstellen. Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, dass die blossе Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten kaum beeinflusst.“ In seinem Antrag an den Gemeinderat im Jahre 2004 für die Bewilligung eines Konzeptes zur flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren hat der Stadtrat Grobkosten von 1.66 Mio. Franken (excl. MWSt) berechnet. Dieser Betrag wurde denn in der Folge auch durch die Initianten der heute diskutierten Volksinitiative übernommen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass noch keine ausgearbeitete Vorlage besteht und auch noch nicht klar ist, wie genau sich der eingangs zitierte Bundesgerichtsentscheid auf die Umsetzung von Tempo 30 in Uster auswirkt, können zum heutigen Zeitpunkt keine Aussagen darüber gemacht werden, ob die ursprünglich angegebenen Grobkosten von 1.66 Mio. Franken zutreffend sind und wenn nein, wie hoch denn die Kosten zu schätzen wären.

Frage 4:

Gemäss § 131 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) i.V. mit § 96 Gemeindegesetz (GG) ist es das Gemeindeparlament, welches über einen allfälligen Gegenvorschlag beschliesst. In der Parlamentsgemeinde steht der Exekutive als solcher (anders als in den Gemeinden mit Gemeindeversammlung) kein selbständiges Recht zum Gegenvorschlag zu. Der Stadtrat wird dem Gemeinderat in nächster Zeit über Rechtmässigkeit, das Zustandekommen sowie den Inhalt der Initiative Bericht erstatten (§ 128 Abs. 4 GPR). Der Gemeinderat wird dann (unter bestimmten Voraussetzungen) über die Ausarbeitung eines Gegenvorschlages beschliessen können.

Frage 5:

Die Stadtpolizei Uster führt keine entsprechende Statistik. Eine solche wurde aber bei der Kantonspolizei Zürich (Verkehrstechnische Abteilung) in Auftrag gegeben. Der in der Folge erstellte Übersichtsplan und die Statistik beschlagen den Zeitraum vom 1. September 1996 bis zum 31. August 2006. Die Unterlagen liegen der Beantwortung der vorliegenden parlamentarischen Anfrage bei.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident:
Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber:
Hansjörg Baumberger