

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 03. November 2015

834

GRG Nr.	12	EA 142	391
---------	----	--------	-----

Einfache Anfrage von Joe Brägger und Didi Feuerle vom 9. September 2015 „Durchsetzung Tempo-30-Zonen“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Tempo-30-Zonen werden von den Politischen Gemeinden beim Departement für Bau und Umwelt (DBU) beantragt. Mit dem Antrag müssen die Gemeinden ein Verkehrsgutachten einreichen, welches darlegt, ob die vorgeschlagenen Massnahmen zweck- und verhältnismässig sowie die Voraussetzungen zur Festsetzung einer abweichenden Geschwindigkeitsregelung (von Generell 50 innerorts zu Tempo 30) erfüllt sind. Die Gesuchsunterlagen werden vom kantonalen Tiefbauamt geprüft. Wird einem Antrag entsprochen, erlässt das DBU eine entsprechende Verfügung. Diese enthält standardmässig folgende Auflage: *„Gestützt auf Art. 6 der Verordnung über Tempo-30-Zonen vom 28.09.2001 [SR 741.213.3] sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wenn die angestrebten Ziele nicht erreicht wurden, sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.“*

Die Gemeinden stehen mit der kantonalen Verfügung also in der Pflicht, die Wirksamkeit der Tempo-30-Zone zu überprüfen und wenn nötig zusätzliche Massnahmen zu ergreifen (bspw. Realisierung von Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselementen). Teil der Überprüfung ist eine Geschwindigkeitsmessung. Anlehnend an den Richtwert der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) wird vorgegeben, dass 85 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeit von 38 km/h nicht überschreiten dürfen. Ist der Richtwert überschritten, müssen Nachbesserungen eingeleitet und zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

Die im Zusammenhang mit der „Durchsetzung“ der Tempo-30-Zonen gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

Frage 1

In verschiedenen Tempo-30-Zonen entspricht die Gestaltung nicht den Vorgaben der Verordnung über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszonen (SR 741.213.3). Vielerorts fehlen die baulichen Massnahmen, welche die Verkehrsverlangsamung begreifbar machen. Dies lässt sich wie folgt begründen: Quartierstrassen wurden früher eher breit, gerade und meist hindernisfrei angelegt. Als die ersten Tempo-30-Zonen im Kanton verfügt wurden, genehmigte das DBU die neuen Signalisationen relativ grosszügig. Auch wenn die späteren Überprüfungen zeigten, dass zur Einhaltung der Zonengeschwindigkeit zusätzliche Massnahmen nötig wären, blieben die Nachbesserungen durch die Gemeinden aus finanziellen Gründen oder wegen Widerständen aus der Bevölkerung oft aus.

Bereits in der Botschaft zur abgelehnten Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts (Strassen für alle)“ machte der Bundesrat im Jahr 2000 darauf aufmerksam, dass allein mit der Einführung einer Verkehrsregel bzw. einer Signalisation das effektiv gefahrene Tempo nicht entsprechend gesenkt werden könne. Ohne flankierende bauliche oder technische Verkehrsberuhigungsmassnahmen könnten die angestrebten Verbesserungen nicht im erwünschten Mass erreicht werden. Tempomassnahmen auf einer Strasse, deren Ausbau und Bild nicht mit der Geschwindigkeitsbeschränkung übereinstimmen, würden erfahrungsgemäss schlecht eingehalten und liessen sich mit polizeilichen Kontrollen kaum verbessern.

Festzuhalten ist gleichzeitig, dass geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle in Tempo-30-Zonen selten sind. Die Auswertung zeigt folgendes Bild: In den Jahren 2010 bis 2014 ereigneten sich insgesamt 355 Verkehrsunfälle mit 19 schwer und 121 leicht verletzten Personen in Tempo-30-Zonen. Davon waren lediglich 16 Unfälle geschwindigkeitsbedingt (inkl. Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse bei Nässe, Schnee, Eis, Laubbedeckung etc.). In 14 Fällen handelte es sich um Selbstunfälle, bei denen ein Motorradlenker schwer und drei Fahrzeuglenker leicht verletzt wurden. Bei zwei Unfällen kollidierten je zwei Motorfahrzeuge, ohne dass sich Personen verletzten.

Frage 2

Zum einen leiten nicht alle Gemeinden ihre Messergebnisse an das kantonale Tiefbauamt weiter, zum anderen nehmen einige keine Messungen vor, weil sie die angestrebten Ziele als erreicht erachten. Zudem sind keine Messungen erforderlich, wenn aufgrund der Bebauung und Strassenanlage von einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau ausgegangen werden kann. Die Kontrollliste des Tiefbauamtes, welche mit der Beantwortung der Einfachen Anfrage von Max Möckli zu den Tempo-30-Zonen vom 25. August 2015 abgegeben wurde, enthält des weiteren Zonen, die erst kürzlich bewilligt oder noch nicht umgesetzt wurden.

Frage 3

Beim Geschwindigkeitsniveau V85 von maximal 38 km/h (bei dem 85 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeit von 38 km/h nicht überschreiten dürfen) handelt es sich wie oben

erwähnt um eine Richtgrösse des bfu. Diese ist nicht rechtsverbindlich. Um eine Verkehrsverlangsamung in Tempo-30-Zonen zu erreichen, könnte der Kanton die Gemeinden mittels Verfügung zu zusätzlichen Massnahmen verpflichten und im Rahmen seiner Aufsichtspflicht Ersatzvornahmen anordnen. Weil jedoch wie ausgeführt geschwindigkeitsrelevante Verkehrsunfälle in Tempo-30-Zonen selten sind und auch keine Unfallschwerpunkte oder Häufungsstellen registriert sind, wurde bislang aus Gründen der Verhältnismässigkeit auf ein solches Vorgehen verzichtet.

Wenn die Voraussetzungen für eine dauerhafte Tempo-30-Zone nicht gegeben sind, wäre auch eine Rückkehr zur ordentlichen Innerortshöchstgeschwindigkeit von Generell 50 km/h mittels Verfügung eine Möglichkeit.

Frage 4

Auf die Festsetzung von verbindlichen Fristen wird verzichtet. Es wird erwartet, dass die Gemeinden ihre Verantwortung im Bereich der Tempo-30-Zonen von sich aus wahrnehmen, zumal sie auch den Erlass entsprechender Zonen beantragen.

Der Präsident des Regierungsrates

Dr. Jakob Stark

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach