

Motion D. Müller betr. Versuch "Tempo 30 in der Stadt Zug"

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 1. März 1988

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 13. Februar 1987 reichte Gemeinderat D. Müller folgende Motion ein, die vom Grossen Gemeinderat am 10. März 1987 an den Stadtrat überwiesen wurde:

"Der Stadtrat wird beauftragt,

- 1) einen Bericht zu erstellen, welche Strassen bzw. Strassennetze im Gemeindegebiet sich für einen Versuch mit Tempo 30 eignen würden,
- 2) im Anschluss an die Abklärungen Tempo 30 auf den geeigneten Strassen versuchsweise für 2 Jahre einzuführen."

In seiner Begründung führt der Motionär an, die Zeit der Alibimassnahmen im Umweltschutz sollten endgültig vorbei sein. Tempo 30 sei eine Massnahme, die auch tatsächlich "greife". Versuche in der Bundesrepublik Deutschland sprechen da eine deutliche Sprache: Rund 30% weniger Unfälle wie vorher im gleichen Gebiet; 50% weniger Lärm; Senkung des Benzinverbrauches um ein Drittel; Verbesserung der Ueberlebenschancen von 15% bei 60 km/h auf mehr als 70%. Und sogar die Akzeptanz ist bei weitem besser als erwartet. In verschiedenen andern Kantonen und Städten seien auch entsprechende Postulate überwiesen worden.

II.

Mit der vorerst versuchsweisen und später auf Dauer einzuführenden Tempo 30-Regelung auf vereinzelt Strassen und/oder Wohnzonengebieten wollen die Befürworter, wie dies auch der Motionär anführt, drei Ziele erreichen: Weniger Unfälle, weniger Lärm, weniger Luftverunreinigung. Im Laufe der letzten zwei Jahre sind zur Frage, ob Tempo 30 die anvisierten Ziele erfülle, insbesondere in bezug auf den Schadstoffausstoss und den Lärm die gegensätzlichsten Meinungen, Gutachten, Statistiken und Berichte erschienen. Der Stadtrat will sich hier nicht in den Expertenstreit einlassen und lediglich daraufhinweisen, dass das korrekte Fahrverhalten, die Einhaltung der Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und dessen Verordnungen sowie die Anwendungen technischer Neuerungen (z.B. Katalysator) für die Bevölkerung und die Umwelt ebenso günstige Auswirkungen haben als die partielle Reduktion der Tempolimiten.

In bezug auf die Unfallhäufigkeit und die Unfallfolgen lässt sich zwar die theoretische Aussage machen, dass das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmer mit abnehmender Geschwindigkeit der Fahrzeuge geringer wird. Aus diesem Grunde hat der Bundesrat seinerzeit auch die Innerortstempolimiten von 60 km/h auf 50 km/h herabgesetzt. Es ist allgemein bekannt, dass die Akzeptanz dieser Limitenreduktion für den Innerortsverkehr noch zu wünschen übrig lässt. Mit vermehrten Kontrollen will die Polizei in dieser Hinsicht eine Verbesserung herbeiführen. Was nun die Stadt Zug anbelangt, kann der Stadtrat mit Befriedigung darauf hinweisen, dass in jenen Wohnzonen, die für eine Zonensignalisation vorzusehen wären, Unfälle wegen übersetzter Geschwindigkeit selten sind.

Wie erwähnt, ist also der Bundesrat gemäss Strassenverkehrsgesetz zur Festlegung der generellen Höchstgeschwindigkeit zuständig. Abweichungen sind in Ausnahmefällen von den zuständigen kantonalen Behörden entsprechend den Bundesweisungen festzulegen. Nach kantonalzugerischem Recht ist diese Kompetenz an den Stadtrat delegiert worden (§ 5 in der Verordnung über die Strassensignalisation). Dieser hat denn auch in der Vergangenheit verschiedentlich von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht und auf gemeindlichen Strassen die nach Bundesrecht festgelegte Höchstgeschwindigkeitslimite herabgesetzt (Beispiele: Blasenbergstrasse, Zugerberg, Brügglweg, Riedmatt, Zufahrt zum Campingplatz Brüggl, Hänibühl usw.). Er hat sich dabei von den Weisungen des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes leiten lassen, die unter anderem vorschreiben, dass eine tiefere Limite nur dort in Betracht kommt, wo eine nicht rechtzeitig zwingend erkennbare Gefahr zu einem erhöhten Risiko führt oder wo gleichzeitig Fussgänger, Radfahrer und Motorfahrzeuge die

gleiche Verkehrsfläche benützen müssen. Ebenfalls könnten nachgewiesene übermässige Lärmbelastungen zu tieferen Limiten führen, wobei aber für die Anordnung tieferer Limiten auf Streckenabschnitten nachzuweisen ist, dass die Immissionen derzeit unzumutbar und bei der tieferen Limite wesentlich geringer sind. Erwähnenswert ist die Feststellung in den genannten Weisungen, wonach "zur Vermeidung zu hoher Schadstoffkonzentrationen Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit in der Regel kein geeignetes Mittel" seien. Der Stadtrat liess sich bei der Ansetzung solcher reduzierter Tempolimiten bisher hauptsächlich von der Gefahrenanalyse leiten, unter Berücksichtigung des Zusammenspiels und der unterschiedlichen Verhaltensweisen aller Verkehrsteilnehmer. Unsere Strassenabschnitte werden periodisch in bezug auf die Verminderung von Gefahrenquellen überprüft, und es wurden bei Bedarf die entsprechenden baulichen oder signalisationsmässigen Massnahmen getroffen. Zur Zeit sieht der Stadtrat keine Veranlassung, zusätzlich einzelne Strassen mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit zu signalisieren.

Das Hauptziel der Motion ist, auf geeigneten Strassen bzw. Strassennetzen einen zweijährigen Versuch mit Tempo 30 durchzuführen. Die Polizeiabteilung sieht als mögliche Versuchszone für Tempo 30 das Quartier Guthirt mit folgender Begrenzung: Westlich durch Industriestrasse (exkl.), nördlich durch Göblistrasse (inkl.), östlich durch Lauriedhofweg und Flurweg (inkl.), südlich durch die Metallstrasse (inkl.). Weitere Versuchszone könnten sein: Gimengebiet und Rosenberg-/Fadenstrassegebiet. Es handelt sich bei diesen drei Zonen um fast reine Wohnzonen, in denen allerdings schon heute die gefahrene Geschwindigkeit näher bei Tempo 30 als bei der tolerierten Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h. Für einen solchen Versuch wäre es notwendig, zwecks Ermittlung gültiger Resultate, vor und während der Versuchsperiode genaue Lärm- und Abgasmessungen vorzunehmen. Zu bedenken gilt es allerdings auch, dass Einschränkungen in einem Gebiet grössere Belastungen in einem andern bringen können.

In der Zwischenzeit hat das Bundesamt für Polizeiwesen seine Stellungnahme zu angebotenen Versuchen betreffend Tempo 30 in Wohngebieten bekanntgegeben. Es lehnt angesichts der kommenden Verankerung der Zonensignalisation eine vorzeitige Einführung eines Versuchs "Tempo 30" ab. Seine Stellungnahme vom 14. Januar 1988 an den Stadtrat von Luzern lautet wie folgt:

- "1. Im Vernehmlassungsverfahren zur Revision der Verordnung über die Strassensignalisation (SSV) vom 5. September 1979 wurde u.a. vorgeschlagen, die sogenannte Zonensignalisation einzuführen. Diese will in kleinräumigen, abgegrenzten Gebieten innerorts mit gleichartigen Strassen die Zahl der notwendigen Signale einschränken. Das herkömmliche System, wonach die Signale bei jeder Verzweigung wiederholt werden müssen, bleibt grundsätzlich bestehen; die Zonensignalisation bildet die Ausnahme.

Die Kantone haben sich in ihren Stellungnahmen mit einer Ausnahme für die Einführung der Zonensignalisation ausgesprochen; dies allerdings mit dem dringenden Ersuchen, im Interesse einer einheitlichen Praxis möglichst bald eingehende Weisungen zu erlassen, in denen die Voraussetzungen und das Vorgehen für die Zonensignalisation festgelegt sind. Diese Weisungen, die im Entwurf bereits vorliegen, werden in nächster Zeit in verschiedenen Fachgremien besprochen und mit Inkrafttreten der revidierten SSV (voraussichtlich 1.1.1989) veröffentlicht.

Bei dieser Sachlage wäre es u.E. nicht dienlich, die von Ihnen vorgeschlagenen Versuche heute in die Wege zu leiten, zumal solche Versuche erfahrungsgemäss viel Zeit in Anspruch nehmen und vor Inkrafttreten der revidierten SSV wohl kaum abgeschlossen werden könnten. Da die möglichst baldige Einführung der Zonensignalisation mit den einschlägigen Weisungen namentlich von Kantonen und Gemeinden gefordert wird, bleibt für zeitraubende Versuche keine Zeit.

2. Einer vorzeitigen Einführung der Zonensignalisation für einen Versuch "Tempo 30" kann aus grundsätzlichen Erwägungen nicht zugestimmt werden. Würde die Zonensignalisation für einen Versuch in Luzern zugelassen, hätte dies zwangsläufig zur Folge, dass allen bisher abgelehnten und zukünftigen Begehren ebenfalls entsprochen werden müsste, was zu einer unterschiedlichen, später kaum mehr korrigierbaren Anwendung der Zonensignalisation führen und den Erlass einheitlicher Weisungen gefährden würde."

III.

Aufgrund dieser Darlegungen beantragen wir Ihnen, die Motion als erledigt abzuschreiben. Einerseits werden Versuche für sogenannte Zonensignalisationen (Tempo 30 über ein ganzes Gebiet) vom zuständigen Bundesamt aus den angeführten

Gründen nicht bewilligt, andererseits sieht der Stadtrat, wie dargelegt, keine Veranlassung, in Abkehrung vom bisherigen Prinzip auf vereinzelt Strassen eine zweijährige Versuchsphase "Tempo 30" einzuführen. Wenn nämlich die revidierte Eidg. Strassensignalisation in Kraft getreten ist, wird der Stadtrat von der Möglichkeit einer Zonensignalisation "Tempo 30" Gebrauch machen. Er wird dabei die entsprechenden Weisungen und Empfehlungen der Bundesbehörden und auch der Kant. Justiz- und Polizeidirektion mitzubersichtigen haben.

Antrag:

Gestützt auf die dargelegten Erwägungen beantragt Ihnen der Stadtrat, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und die Motion D. Müller betreffend Versuch "Tempo 30 in der Stadt Zug" von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 1. März 1988

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:	Der Stadtschreiber:
O. Kamer	A. Müller