

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Tempo 30 und Auswirkungen auf die Einsatzbereitschaft der Blaulichtorganisationen, eingereicht von den Stadtparlamentsmitgliedern M. Reinhard (SVP), U. Bänziger (FDP) und A. Geering (Mitte/EDU)

Am 30. August 2021 reichten die Stadtparlamentarier Markus Reinhard namens der SVP-Fraktion, Urs Bänziger namens der FDP-Fraktion und Andreas Geering namens der Mitte/EDU-Fraktion mit 20 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Die Exekutive der Stadt Winterthur kündigte im Juli 2021 an, in den nächsten Jahren «weitgehend» (Medienmitteilung des Departements Bau der Stadt Winterthur vom 6. Juli 2021) Tempo 30 einzuführen. 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.

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.»

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. Dort speziell zu erwähnen ist der Rettungsdienst, welcher bei lebensbedrohlichen Situationen - in denen jede Minute zählt - an einen Einsatzort ausrücken muss. Aber auch die Feuerwehr ist nicht zu vergessen, welche mit schwerem Gerät und grossen Fahrzeugen (TLF, Drehleiter etc.) im städtischen Verkehr unterwegs ist.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Verwendung von Sondersignal und der Abweichung von den Verkehrsvorschriften sind zudem recht eng gesetzt. So gilt als Faustregel, 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 ja bekannterweise jede Minute.

Wir fragen den Stadtrat deshalb an:

- 1. Sind die Hilfsfristen des Rettungsdienstes mit dem geplanten Tempo 30-Regime und den baulichen Verkehrsmassnahmen (Bushaltestellen in der Strasse, grössere Inseln, Hindernisse) in der Stadt überhaupt noch erfüllbar? 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?*
- 2. Inwiefern und wie hoch schätzt der Stadtrat das Behinderungspotenzial der Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Sanität, Polizei) durch «weitgehendes» Tempo 30 und bauliche Verkehrsmassnahmen generell ein?*
- 3. Gibt es Untersuchungen, welche Auswirkungen solcher Temporegimes sowie baulicher Verkehrsmassnahmen (Bushaltestellen in der Strasse, grössere Inseln, Hindernisse) auf die Einsatzqualität und -geschwindigkeit der Blaulichtorganisationen haben?*

4. *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 ihren Einsatzfahrten bekommen, da sie unter einem Tempo 30-Regime natürlich viel schneller in strafbare Geschwindigkeitsbereiche bis hin zum Raserstrafatbestand gelangen?*
5. *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?*
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 das Feuerwehrlokal einrücken müssen, was doch mehr als 200 Mal pro Jahr der Fall ist und durchaus auch bei schlimmen Einsätzen mit Bedrohung von Menschenleben oder Parallelereignissen?*
7. *Hat der Stadtrat im Rahmen der Planungen den Kanton bzw. die GVZ überhaupt konsultiert? Inwiefern hat sich die GVZ und weitere Einheiten der Verwaltung (Stadtpolizei, Kantonspolizei aber auch Rettungsdienst etc.) überhaupt in den Entscheidungsprozess der Exekutive einbringen können? Wenn ja, wie?*
8. *Welches sind allfällige Auswirkungen neuer GVZ-Leistungsnormen für die Feuerwehren, insbesondere die Milizfeuerwehren?*
9. *Gesetzt den Fall, das Tempo-30 Regime wird in den nächsten 10 bis 20 Jahren wie angekündigt umgesetzt und die Qualität der Einsätze insbesondere der Feuerwehr wird in Frage gestellt, muss eine Dezentralisierung des Standortes vorgenommen werden? Ist die Berufsfeuerwehr personell aufzustocken? Braucht es eine dezentral organisierte Freiwillige Feuerwehr? Was wären die baulichen, finanziellen und organisatorischen Folgen? Wie ist diese Sachlage in Bezug auf die Polizei und den Rettungsdienst zu beurteilen?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Strassenlärmsanierung

Die schweizerische Umweltschutzgesetzgebung verpflichtet alle Strasseneigentümerschaften zur Strassenlärmsanierung. Dabei sind in erster Priorität Massnahmen bei der Quelle zu ergreifen. Geschwindigkeitsreduktionen sind eine einfach umzusetzende und wirksame Methode zur Lärmreduktion. Daneben leisten auch lärmarme Beläge und die Elektromobilität Beiträge zur Strassenlärmsanierung.¹

2. Wachstum von Winterthur mit gezielter Verdichtung bewältigen

Das kontinuierliche Wachstum von Winterthur soll genutzt werden, um die urbanen Qualitäten, welche die Stadt attraktiv und lebendig machen, auszubauen. Der Ausbau soll konzentriert entlang der bestehenden Verkehrsachsen zwischen Töss und Oberwinterthur erfolgen. Mit dieser gezielten Verdichtung können einerseits die Quartiere vom Verdichtungsdruck entlastet werden, und andererseits begünstigt eine hohe Nutzungsdichte eine effiziente Erschliessung mit dem ÖV, eine Stadt der kurzen Wege sowie eine CO₂-arme Energieversorgung. Somit sind die Verkehrsachsen Zürcher-, Töss-, Frauenfelder-, St. Galler-, Schaffhauser- und Wülflingerstrasse nicht nur wichtige Bestandteile des Mobilitätsnetzes, sondern auch bedeutende Stadträume. Sie müssen auch für Anwohnende, Arbeitende oder Passantinnen und Passanten sicherer, lebenswerter, attraktiver und grüner gestaltet werden. Voraussetzung dafür ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Entsprechend der Winterthurer Strategie der stadtverträglichen Mobilität ist der Verkehr verträglich zu gestalten, etwa durch fussgängerorientierte Strassenräume oder Tempo 30.²

¹ Antwort Stadtrat Zürich vom 1.12.2021 zur Schriftlichen Anfrage betreffend Einführung von Tempo 30 in der Stadt, Beurteilung der Abweichung von der Verkehrsregelverordnung des Bundes, Absprachen mit den kantonalen Stellen und Stellungnahmen zu den Einwendungen des Regierungsrats sowie mögliche Auswirkungen auf die Rettungseinsätze und den öffentlichen Verkehr (GR Nr. 2021/345)

² Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (SR.21.456-1 vom 9.6.2021)

3. Planungsinstrument Zielbild Temporegime³

Mit dem Zielbild für das Temporegime in der Stadt Winterthur strebt der Stadtrat eine ausgewogene Berücksichtigung aller im Strassenraum vorhandenen Bedürfnisse im Sinne der Koexistenz an. Das Konzept fokussiert auf die Schaffung einer Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme, des Dominanzausgleichs im Strassenraum sowie eines gleichmässigen Verkehrsflusses auf tieferem Geschwindigkeitsniveau. Lärmbelastungen für die Anwohner und Unfallgefahren für alle sollen deutlich reduziert und so die gewünschte Innenverdichtung auch entlang der Hauptachsen öffentlich akzeptierbar und rechtlich ermöglicht werden. Als längerfristiges Planungsinstrument bietet es eine ausreichende Anpassungszeit für Bevölkerung und Planungsebenen.

Das erarbeitete Zielbild basiert auf der Analyse der Ist-Situation der verschiedenen Temporegime innerhalb der Stadt sowie der zu erwartenden Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung (vgl. Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040). Es stützt sich auf die aktuellen Erkenntnisse der Forschung zu innerstädtischen Höchstgeschwindigkeiten genauso wie auf die verbindlichen Zielsetzungen der kantonalen, regionalen und städtischen Planungsinstrumente einschliesslich der gesetzlichen Vorgaben und der wegweisenden Entscheide der Rechtsprechung. Das Gesamtzielbild setzt sich aus den getrennt erarbeiteten Zielbildern für die überkommunalen Strassen und das verkehrsberuhigte Nebennetz zusammen.

Die Projektleitung für die Erarbeitung des Zielbildes erfolgte durch das Departement Bau. Weitere städtische Fachstellen und das kantonale Amt für Mobilität waren im Projektteam vertreten. Vor der Beschlussfassung durch den Stadtrat konnten sich alle Departemente zum Vorhaben äussern.

4. Tempo 30

Die eidgenössische Verkehrsregelverordnung (VRV) definiert die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. In der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV) werden in Art. 108 die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit festgelegt. In der Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind die Voraussetzungen für die Einführung wie auch die Gestaltung des Strassenraumes einer Tempo-30- oder Begegnungszone geregelt. Bezüglich Herabsetzung der Geschwindigkeit/Vortrittsrecht auf verkehrsorientierten Strassen ist ergänzend zur Signalisationsverordnung der Bundesgerichtsentscheid BGE 136 II 539 aus dem Jahr 2010 massgebend: *«Die Errichtung von Tempo-30-Zonen ist auch auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen ausnahmsweise zulässig, wenn aufgrund eines Gutachtens nachgewiesen ist, dass durch diese Massnahme [...] der Verkehrsablauf verbessert werden kann [...]. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sieht ausdrücklich die Möglichkeit vor, in Tempo-30-Zonen eine vom Rechtsvortritt abweichende Vortrittsregelung zu treffen, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert [...]»*

Daraus geht hervor, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf einer Hauptachse grundsätzlich zulässig ist und diese den Charakter (mit Vortrittsrecht und Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger) behalten kann. Eine unübersichtliche Signalisation mit Tempo-30-Strecke und angrenzenden Tempo-30-Zonen kann vermieden werden.

³ Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur (SR.21.457-1 vom 16.6.2021)

4.1 Spezielle Regelungen für Tempo 30 auf dem übergeordneten Netz

Die auf dem übergeordneten Netz gemäss Zielbild Temporegime angedachten Geschwindigkeitsbeschränkungen unterscheiden sich demnach in ihrer Ausgestaltung von den Tempo-30-Zonen in den Quartieren. Es wird keine Einführung des generellen Rechtsvortritts angestrebt und die Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger werden nicht grundsätzlich demarkiert. Auch sind bei Anordnungen von Tempo 30 auf Hauptachsen (ohne Strassenbauprojekt) in aller Regel keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Daher werden auch grosse Fahrzeuge nicht behindert und die Strassen unterscheiden sich in ihrer Gestaltung auch weiterhin von Quartierstrassen.

Kleinere bauliche Anpassungen auf Hauptachsen finden z. B. im Rahmen von Sofortmassnahmen zur Busbevorzugung oder zur Behebung von Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr statt. Dies betrifft z. B. die Schaffung von Mittelschutzinseln oder das Unterbinden von Überholmanövern an Bushaltestellen.

4.2 Grössere bauliche Anpassungen auf dem übergeordneten Netz

Grössere bauliche Anpassungen auf Hauptachsen finden im Rahmen von Strassenbauprojekten statt. Im Rahmen eines integralen Strassenraumentwurfs sind die Anforderungen der Blaulichtorganisation und weitere Ansprüche (wie z. B. ÖV-Bevorzugung, Siedlungsgrün, MIV-Kapazität, sicheres und attraktives Fuss- und Veloverkehrsangebot) unter einen Hut zu bringen bzw. gegeneinander abzuwägen. Die verschiedenen städtischen und kantonalen Fachstellen werden frühzeitig miteinbezogen. Bereits der Start eines Projektes wird durch die entsprechende Eigentümerschaft in der gemeinsamen Strassenbaustellen-Koordination (STRABAKO) unter Leitung des Tiefbauamtes bekannt gegeben. Die Fachstellen haben dann mehrmals die Möglichkeit, zum Konzept resp. Projekt Stellung zu nehmen und ihre Interessen und Bedürfnisse einzubringen (interne Vernehmlassungen etc.). Weiter unterliegen Strassenbauprojekte den vorgeschriebenen Mitwirkungsverfahren gemäss Strassengesetz.

5. Strafbestimmungen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen

Art. 90 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) regelt die Sanktionen bei einer Verletzung der Verkehrsregeln. Dabei sind vier Abstufungen vorhanden, Ordnungsbusse, Verwarnung, Massnahme bei einem mittelschweren Fall, Massnahmen bei einem schweren Fall. In Art. 100, Abs. 4 SVG ist die Strafbarkeit von Führerinnen und Führern von Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen bei dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten geregelt.

Auf Dringlichkeitsfahrten kann beim Führen eines vortrittsberechtigten Fahrzeugs gestützt auf Art. 100 Ziff. 4 SVG mit der gebotenen Sorgfalt von Geschwindigkeitsvorschriften abgewichen werden. Dem Stadtrat ist aber bewusst, dass auch Dringlichkeitsfahrten für die Mitarbeitenden rechtliche Konsequenzen haben können, und zwar namentlich dann, wenn der sogenannte Rasertatbestand erfüllt ist. Wird die Höchstgeschwindigkeit um die in Art. 90 Abs. 4 SVG genannten Geschwindigkeiten überschritten (z. B. um 50 km/h bei Tempo 50 oder um 40 km/h bei Tempo 30), ist gemäss aktuellem Recht der Rasertatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt. Der Stadtrat begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat diese Problematik in einer Evaluation der geltenden Bestimmungen erkannt und rechtliche Anpassungen angekündigt hat (vgl. Bericht des Bundesrats zur Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz vom 31. März 2021).

6. Blaulichtorganisationen in Winterthur

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Blaulichtorganisationen für die Bevölkerung und eine Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung sind und setzt sich dementsprechend auch für sie ein, damit die vorgeschriebenen Leistungsnormen für Ernstfalleinsätze auch in Zukunft eingehalten werden können.

Das Bedürfnis nach Sicherheit entspricht einem existenziellen Bedürfnis des Menschen. Die Blaulichtorganisationen sind für die Bevölkerung und die Volkswirtschaft deshalb von existenzieller Bedeutung.

6.1 Stadtpolizei

Die Stadtpolizei ist rund um die Uhr für die polizeiliche Grundversorgung der Stadt Winterthur verantwortlich. Die Stadtpolizei muss folgende Interventionszeit als parlamentarische Zielvorgabe erfüllen⁴:

Kurze Interventionszeit nach Alarmierung

Messung/Bewertung: Erfassen der Interventionszeit während vier Wochen pro Jahr.

Messgrösse: Interventionszeiten ≤ 5 Minuten in % der Einsatzfahrten.

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Soll	70 %	60 %	60 %	50 %	50 %	95 %
Ist	59 %	49 %	61 %	50 %	52 %	k.A.
Abweichung	-11	-11	+1	-	+2	

* neue Messgrösse: Interventionszeit < 10 Minuten in % der Einsatzfahrten.

Die Zahlen zeigen, dass die Stadtpolizei die Sollvorgaben bei einer Interventionszeit von bis zu fünf Minuten in den letzten Jahren reduzieren musste und sie 2020 trotzdem nur noch knapp erfüllen konnte. Für 2021 wurde die Interventionszeit auf 10 Minuten erhöht. Weitere Aussagen zu den Zahlen sind schwierig zu machen. Der Schluss liegt aber nahe, dass für die Stadtpolizei insbesondere der bereits heute dichte Verkehr eine Herausforderung darstellt. Es ist zu hoffen, dass mit dem diesjährigen Bezug des neuen, modernen Stützpunkts an der Obermühlestrasse auch positive Auswirkungen auf die Interventionszeit der Stadtpolizei erfolgen werden.

6.2 Schutz & Intervention (SIW)

SIW ist mit seinen beiden Hauptabteilungen Feuerwehr und Zivilschutz für die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr zuständig. Unterstützt wird die Berufsfeuerwehr von rund 140 Mitarbeitenden der freiwilligen Feuerwehr, wobei hier zwischen den Zügen 1 bis 4 und den Stützpunktgruppen 11 bis 14 unterschieden wird. Ist die Berufsfeuerwehr an einen Einsatz ausgerückt, so wird der Stützpunkt durch Freiwillige abgedeckt (Stützpunktgruppe), so dass bei einem weiteren Ereignis ebenfalls ausgerückt werden kann. Mitglieder der Stützpunktgruppe arbeiten und wohnen mehrheitlich in Winterthur. Das Leistungsprofil der Stützpunktgruppen ist breiter als dasjenige der vier Züge (bspw. zusätzlich Unfallrettung, Einsatz Hubrettungsfahrzeug). Erst in einer zweiten Stufe kommt anschliessend die freiwillige Feuerwehr zum Einsatz bzw. bei einem längeren Einsatz kann die freiwillige Feuerwehr die Berufsfeuerwehr ablösen. Bei grossen Ereignissen kommt die freiwillige Feuerwehr ebenfalls ab der ersten Stufe zum Einsatz. 2020 musste die Feuerwehr rund 1000-mal und 2021 knapp 1400-mal ausrücken. Die Direktion der Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ) erlässt auf der Grundlage des Gesetzes über die Feuerpolizei und das Feuerwehrewesen (FGG, 861.1) die Vollzugsvorschriften für das Feuerwehrewesen (861.211), in welcher u. a. der Mannschaftsbestand wie auch die Leistungsvorgaben festgehalten sind.

Die Richtzeiten für Feuerwehr-Einsätze (Leistungsnormen) sind jeweils innerhalb eines Kalenderjahres in mindestens 80 % aller Einsätze einzuhalten; Abweichungen sind nur aufgrund besonderer Einsatzbedingungen (Witterung, Strassenverhältnisse, Paralleleinsätze) zulässig. Konkret sind folgende parlamentarische Zielvorgaben einzuhalten.⁵

1) Leistungsnorm für die Ausrückung nach Alarmeingang im Feuerwehrgebäude

Messbarkeit durch Rapportauswertung.

Messgrösse: Ausfahrt des ersten Fahrzeuges ab Alarmstufe «Kleinalarm» bei einer Einsatzfahrt mit besonderer Warnvorrichtung jederzeit (24 Stundenbetrieb) nach spätestens 90 Sekunden.

⁴ Rechnung Stadt Winterthur

⁵ Rechnung Stadt Winterthur

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	97 %	91,6 %	89,3 %	79,3 %	87,6 %	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

2) Einhaltung der Leistungsnorm für das Ersteinsatzelement bezüglich Fahrzeit bis zum Einsatzort

Anzahl Personen und Fahrzeuge im Einsatz und Auftrag vor Ort.

Messbarkeit durch Rapportauswertung.

Messgrösse: zwei bis vier Fahrzeuge mit neun bis zehn Feuerwehrleuten für zwei unabhängige Interventionen (Rettung und Brandbekämpfung) nach Alarmierung.

In dicht besiedeltem Gebiet (Stadt) innerhalb 10 Minuten

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	88 %	87,2 %	50,7 %	95,3 %	96,9 %	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

In dünn besiedeltem Gebiet (Land) innerhalb 15 Minuten

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	90 %	90,9 %	85,7 %	85,7 %	92,9 %	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

3) Stützpunkteinsätze

Die zusätzlich zum Ersteinsatzelement aufgeborenen Fachkräfte treffen innerhalb folgender Richtzeiten am Einsatzort ein.

Messbarkeit durch Rapportauswertung.

Bis 15 Minuten zur Unfallrettung auf Strassen

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	95 %	95,2 %	100 %	87,5 %	100 %	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

Bis 15 Minuten für Einsätze mit Autodrehleiter/Hubretter in überwiegend dicht besiedelten Gebieten

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	100 %	88 %	91,7 %	90,9 %	100 %	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

Bis 45 Minuten für Öl- und Chemiewehren

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

Bis 120 Minuten für Strahlenwehren und B-Wehren

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soll	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Ist	100 %	100 %	100 %	100 %	k. A.	noch offen
Abweichung	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	noch offen

Die Zahlen zeigen, dass bei einer parlamentarischen Sollvorgabe von 80 % die Feuerwehr bis auf eine Ausnahme (*in dicht besiedeltem Gebiet (Stadt) innerhalb 10 Minuten, Jahr 2018*) in den letzten Jahren die Vorgabe erfüllen konnte.

6.3 Rettungsdienst Winterthur

Der Rettungsdienst Winterthur ist für die medizinische Notfallversorgung, sprich die notfallmässige Behandlung sowie den anschliessenden Transport für die medizinische Weiterversorgung zuständig. Daneben übernimmt er medizinische Dienste an Veranstaltungen, leistet Einsätze bei Grossereignissen und Katastrophen und führt Verlegungstransporte durch. Der Rettungsdienst ist im Kantonsspital Winterthur (KSW) an der Brauerstrasse 20 stationiert, ein zweiter dezentraler Standort befindet sich im Kempththal im «The Valley» Areal (ehem. Maggi) an der Pfäffikerstrasse 13. Der Rettungsdienst Winterthur leistete 2020 rund 10 000 Einsätze. Der Richtwert für die Hilfsfrist bei P1 Einsätzen beträgt 15 Minuten nach Alarmierung in 90 % aller Fälle. Aus notfallmedizinischen Gründen ist auf eine Hilfsfrist von 10 Minuten hinzuarbeiten. Abweichungen gegenüber dem Richtwert müssen nachvollziehbar begründet werden.

Weil die Problemstellung des Rettungsdienstes Winterthur, der Kantonspolizei oder anderer vergleichbarer Organisationen mit den Einsätzen der Stadtpolizei oder den Einsätzen der Feuerwehr vergleichbar sind, beschränken sich die weiteren Ausführungen auf die beiden städtischen Organisationseinheiten.

7. Einsatzbereitschaft

Im Zentrum der Interpellation steht die Frage von Tempo 30 und die Auswirkungen auf die Einsatzbereitschaft der Blaulichtorganisationen. Hierbei gilt es noch anzumerken, dass die Einsatzbereitschaft der Blaulichtorganisationen letztlich von einer Vielzahl Faktoren abhängt. So können zum Beispiel schwierige Strassenverhältnisse zeitlich einen grösseren Einfluss auf die Einsatzbereitschaft haben als die Geschwindigkeitslimiten auf dem städtischen Strassennetz. Eine weitere Herausforderung sind Überholmanöver an Bushaltestellen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Sind die Hilfsfristen des Rettungsdienstes mit dem geplanten Tempo 30-Regime und den baulichen Verkehrsmassnahmen (Bushaltestellen in der Strasse, grössere Inseln, Hindernisse) in der Stadt überhaupt noch erfüllbar? 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?»

Die obgenannten Ausführungen lassen den Schluss zu, dass unabhängig vom Zielbild Temporegime für die Blaulichtorganisationen der heute schon dichte Verkehr tagsüber bereits eine Herausforderung darstellt. Wenn sich die Stadt zu einer dichten, urbanen Stadt weiterentwickelt, braucht sie eine stadtverträgliche Mobilität. Stadtrat und Verwaltung setzen sich dafür ein, dass das Wachstum der Stadt gemäss der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 bewältigt und gestaltet werden kann und stellen sicher, dass die vorgegebenen Interventionszeiten der Blaulichtorganisationen auch in Zukunft erfüllt werden können.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass dies aber nur sichergestellt werden kann, wenn die Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität auf der Grundlage des städtischen Gesamtverkehrskonzepts 2010 mit den vier Pfeilern *Verkehr vermeiden*, etwa durch eine hohe Nutzungsvielfalt und entsprechend kurze Wege; *Verkehr verlagern*, etwa durch den Ausbau des öffentlichen, des Fuss- und Veloverkehrs; *Verkehr verträglich gestalten*, etwa durch fussgängerorientierte Strassenräume und Tempo 30; *Mobilität vernetzen*, etwa durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten an Bahnhöfen umgesetzt wird.

Die Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität hat unter anderem zum Ziel, die Verkehrsbelastung zu reduzieren und den Verkehr zu verflüssigen, wovon letztlich auch die Blaulichtorganisationen während den Einsatzfahrten profitieren werden.

Zur Frage 2:

«Inwiefern und wie hoch schätzt der Stadtrat das Behinderungspotenzial der Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Sanität, Polizei) durch «weitgehendes» Tempo 30 und bauliche Verkehrsmassnahmen generell ein?»

Wie in Kapitel 4 dargelegt, ist bei Tempo 30 zwischen Hauptverkehrsstrassen und Nebennetz zu unterscheiden. Beim Nebennetz sind nach Auffassung des Stadtrates die Interessen des Lärmschutzes und der Sicherheit höher zu gewichten als ein höheres Tempolimit.

Bei den Hauptverkehrsstrassen muss zwischen reinen Geschwindigkeitsreduktion (z. B. aufgrund von Strassenlärmsanierung) und Strassenbauprojekten unterschieden werden. Bei ersteren wird grundsätzlich auf verkehrsberuhigende Elemente, den generellen Rechtsvortritt oder das Demarkieren von Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet. Es entstehen somit für die Verkehrsteilnehmenden keine baulichen Behinderungen.

Strassenbauprojekte beinhalten grössere bauliche Anpassungen. Hier müssen verschiedene Interessen unter einen Hut gebracht werden. Die Blaulichtorganisationen und kantonale Fachstellen werden bei der Projektierung miteinbezogen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass sich im Rahmen der Konzeptionierung und Projektierung die unterschiedlichen Interessen soweit ins Gleichgewicht bringen lassen, dass tragbare und mehrheitsfähige Projekte entstehen.

Zur Frage 3:

«Gibt es Untersuchungen, welche Auswirkungen solcher Temporegimes sowie baulicher Verkehrsmassnahmen (Bushaltestellen in der Strasse, grössere Inseln, Hindernisse) auf die Einsatzqualität und -geschwindigkeit der Blaulichtorganisationen haben?»

Für den Stadtrat ist klar, dass für die Blaulichtorganisationen jede Minute zählt. Es sind dem Stadtrat keine wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt, welche den Einfluss der Höchstgeschwindigkeiten und von baulichen Verkehrsmassnahmen auf die Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen zum Thema haben. Der Stadtrat möchte in diesem Zusammenhang aber auch hervorheben, dass die Bevölkerung von Winterthur mit dem Kantonsspital, dem Privatspital, der Stadtpolizei und dem Feuerwehrstützpunkt über eine sehr nahe moderne Gesundheitsversorgung und hohe polizeiliche Sicherheit verfügt.

Zur Frage 4:

«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 ihren Einsatzfahrten bekommen, da sie unter einem Tempo 30-Regime natürlich viel schneller in strafbare Geschwindigkeitsbereiche bis hin zum Raserstrafatbestand gelangen?»

Der Bundesrat hat diese Problematik in einer Evaluation der geltenden Bestimmungen erkannt und rechtliche Anpassungen angekündigt. Aufgrund der sich in Bearbeitung befindenden Anpassungen der geltenden Bestimmungen, welche der Stadtrat ausdrücklich begrüsst, besteht Hoffnung, dass Einsatzkräfte der Blaulichtorganisationen weniger rechtliche Probleme betreffend ihren Einsatzfahrten bekommen. Inwieweit die bundesrechtlichen Anpassungen auch auf das Einrücken der Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr und der dienstfreien Mitglieder der Berufsfeuerwehr angewendet werden können, wird sich weisen müssen.

Zur Frage 5:

«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?»

Es ist nicht auszuschliessen, dass die Interessen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs und weiterer Bedürfnisse in Konkurrenz zu den Interessen nach einer baulich möglichst freien Strasse stehen. Stadtpolizei und SIW werden bei Strassenbauprojekten miteinbezogen und können Stellung nehmen.

Zur Frage 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 das Feuerwehrlokal einrücken müssen, was doch mehr als 200 Mal pro Jahr der Fall ist und durchaus auch bei schlimmen Einsätzen mit Bedrohung von Menschenleben oder Parallelereignissen?»

In den Randstunden und in der Nacht ist von einer längeren Fahrzeit der Angehörigen der freiwilligen Feuerwehr und der dienstfreien Mitarbeitenden der Berufsfeuerwehr auszugehen. Sie unterstützen aber hauptsächlich die diensthabende Berufsfeuerwehr, welche direkt vom Stützpunkt aus ausrückt. Die freiwillige Feuerwehr wird zum Zeitpunkt des Ausrückens der Berufsfeuerwehr, oder bei definierten Einsatzstichworten auch direkt, alarmiert und nicht erst dann, wenn das Parallelereignis eintritt. Bei Grossereignissen wird zudem die dienstfreie Berufsfeuerwehr ebenfalls direkt alarmiert.

Zur Frage 7:

«Hat der Stadtrat im Rahmen der Planungen den Kanton bzw. die GVZ überhaupt konsultiert? Inwiefern hat sich die GVZ und weitere Einheiten der Verwaltung (Stadtpolizei, Kantonspolizei aber auch Rettungsdienst etc.) überhaupt in den Entscheidungsprozess der Exekutive einbringen können? Wenn ja, wie?»

Das kantonale Amt für Mobilität war bei der Erarbeitung des Konzepts zum Zielbild Temporegime in der Projektgruppe vertreten. Alle Departemente konnten sich im Rahmen des Entscheidungsprozesses dazu äussern. Die GVZ wurde nicht konsultiert. Ihre Vorgaben gilt es weiterhin einzuhalten.

Zur Frage 8:

«Welches sind allfällige Auswirkungen neuer GVZ-Leistungsnormen für die Feuerwehren, insbesondere die Milizfeuerwehren?»

Die zurzeit in Vernehmlassung befindliche Feuerwehrrkonzeption 2030 sieht für die Zukunft im Bereich der Einsatzzeiten die gleichen Vorgaben wie heute vor.

Zur Frage 9:

«Gesetzt den Fall, das Tempo-30 Regime wird in den nächsten 10 bis 20 Jahren wie angekündigt umgesetzt und die Qualität der Einsätze insbesondere der Feuerwehr wird in Frage gestellt, muss eine Dezentralisierung des Standortes vorgenommen werden? Ist die Berufsfeuerwehr personell aufzustocken? Braucht es eine dezentral organisierte Freiwillige Feuerwehr? Was wären die baulichen, finanziellen und organisatorischen Folgen? Wie ist diese Sachlage in Bezug auf die Polizei und den Rettungsdienst zu beurteilen?»

Sollte die Qualität der Einsätze nicht mehr den Leistungsnormen entsprechen, so müssten Massnahmen ergriffen werden. Gestützt auf die Erfahrungen und Massnahmen in anderen Städten im In- und Ausland stünde dabei namentlich die Inbetriebnahme dezentraler Ausrückstandorte im Fokus, was mit Mehraufwänden bezüglich Infrastruktur, Personal und Einsatzmaterial verbunden wäre. Die tatsächlichen baulichen, finanziellen und organisatorischen Folgen für die Blaulichtorganisationen allgemein sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht exakt abschätzbar.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon