



Beschluss des Stadtrats

vom 9. Februar 2022

Nr. 130/2022

Dienstabteilung Verkehr, Petition «Nein zu generell Tempo 30 in den Städten», Zuschrift

IDG-Status: öffentlich

Am 15. November 2021 wurde bei der Stadtkanzlei die Petition «Nein zu generell Tempo 30 in den Städten» mit 9 473 elektronischen Unterschriften aus der ganzen Schweiz eingereicht. Der Stadtrat wird darin aufgefordert, auf die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen zu verzichten. Begründet wird das Anliegen mit den Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr, den längeren Arbeitswegen sowie dem Schleichverkehr auf Quartierstrassen. Die Stadtschreiberin bestätigte am 16. November 2021 den Eingang der Petition. Am 24. November 2021 wurde die Petition der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements zur Bearbeitung zugewiesen.

Der Stadtrat beschliesst, die Petition wie folgt zu beantworten:

Am 15. November 2021 haben Sie eine Petition mit der Forderung eingereicht, auf die Einführung von generell Tempo 30 in den Städten zu verzichten. Sie beziehen sich dabei vor allem auf die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen. Tempo 30 würde negative Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr, verlängerte Arbeitswege und Schleichverkehr auf Quartierstrassen verursachen.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten sind im eidgenössischen Strassenverkehrsrecht festgelegt (SVG Art. 32, VRV Art. 4a, SSV Art. 108). Das Bundesrecht schreibt vor, dass im dicht bebauten Gebiet einer Ortschaft generell Tempo 50 gilt. Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann für bestimmte Strassenstrecken die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden. Die Einführung von generell Tempo 30 innerorts ist nach heutigem Bundesrecht nicht zulässig. Die dafür notwendigen Anpassungen des Strassenverkehrsrechts würden in die Kompetenz des Bundesrats fallen. Die eidgenössische Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» wurde 2001 durch das Schweizer Stimmvolk mit knapp 80 Prozent Nein-Stimmen deutlich abgelehnt.

Am 1. Dezember 2021 hat der Stadtrat das Gesamtkonzept für die dritte Etappe der Strassenlärmsanierung verabschiedet. Das Konzept sieht ausdrücklich nicht vor, «*generell Tempo 30*» einzuführen. Wie bis anhin, werden für jeden einzelnen Strassenabschnitt mittels der gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG erforderlichen Gutachten die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 geprüft.

In der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) werden die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes im Bereich Lärm konkretisiert; insbesondere werden die Belastungsgrenzwerte (Alarmwerte, Immissionsgrenzwerte und Planungswerte) definiert. Für die Lärmsanierung sind



2/3

die Immissionsgrenzwerte (IGW) relevant, da bei deren Überschreitung von einer Beeinträchtigung des Wohlbefindens der Bevölkerung auszugehen ist. Werden die IGW überschritten, so sind – soweit verhältnismässig – Lärmschutzmassnahmen vorzusehen und umzusetzen (Art. 17 USG, Art. 8 Abs. 2 LSV). Dabei sind Massnahmen an der Lärmquelle, wie Temporeduktionen und lärmarme Beläge, zu priorisieren. Bisher wurde die Höchstgeschwindigkeit auf verkehrlich übergeordneten Strassen (mit Ausnahme von Quartierzentren) und auf Abschnitten, bei denen eine Herabsetzung auf Tempo 30 zu Folgekosten für den öffentlichen Verkehr (ÖV) geführt hätte, in der Regel bei Tempo 50 belassen. Mit der ersten und zweiten Etappe der Strassenlärmsanierung wurde auf insgesamt 120 Abschnitten aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet. Allerdings profitieren davon nur 35 000 von stadtweit 140 000 Personen, die von übermässigem Strassenlärm betroffen sind. Zudem ergibt sich aus dem abschnittswisen Vorgehen teilweise ein «Flickenteppich» von unterschiedlichen Geschwindigkeitsregimes, der für die Verkehrsteilnehmenden schlecht nachvollziehbar ist.

Mit der dritten Etappe der Strassenlärmsanierung beabsichtigt die Stadt Zürich, deutlich mehr Personen von übermässigem Lärm zu entlasten und damit einen Beitrag für eine konsequente Umsetzung des Umweltschutzgesetzes, eine massgebliche Verbesserung im Bereich Lärmschutz und eine Stärkung der Standortattraktivität zu leisten. Das Gesamtkonzept zur dritten Etappe der Strassenlärmsanierung sieht auf zahlreichen Strassen die Einführung von Tempo 30 vor. Zusätzlich zu den heute bereits bestehenden 37 km, auf denen aus Gründen der Strassenlärmsanierung Tempo 30 eingeführt wurde, sind im Gesamtkonzept weitere rund 150 km mit Tempo 30 vorgesehen. Wo die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion tagsüber nicht gegeben ist, soll die Signalisation von Tempo 30 nachts zum Einsatz kommen. Bisher gibt es bloss eine Strecke, auf der Tempo 30 nur nachts gilt. Neu soll dieses Regime gemäss Gesamtkonzept auf 22 km zur Anwendung kommen. Tempo 30 nachts ist vor allem auf Strassen vorgesehen, bei denen die Netzhierarchie oder die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr gegen Tempo 30 sprechen. Der Nachtlärm ist besonders störend und schädlich, sodass mit der Einführung des Nachtregimes eine klare Verbesserung für die Betroffenen erzielt wird. Allerdings bleibt damit die Sanierungspflicht in den meisten Fällen bestehen. Auf voraussichtlich 45 km wird weiterhin Tempo 50 gelten. Es sind dies hauptsächlich die grossen Ein- und Ausfallsachsen sowie Strassen, die für den öffentlichen Verkehr eine besondere Bedeutung haben. Für weitere 22 km hat der Stadtrat vertiefende Abklärungen in Auftrag gegeben. Es handelt sich hauptsächlich um die Prüfung eines separaten Trassees für den öffentlichen Verkehr. Zudem werden weitere Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs geprüft. Um die heutige Attraktivität des ÖV auch in Zukunft zu gewährleisten, sind Fahrplananpassungen, Fahrzeugbeschaffung, Personalrekrutierung, Anpassungen oder Ausbauten von Garagen-/Depotinfrastruktur und der allfälligen Infrastruktur an Endhaltestellen notwendig. Diese Massnahmen sind mit Mehrkosten verbunden. Ob die Stadt oder der Kanton die Finanzierung des Mehraufwands übernehmen muss, ist noch in Klärung. Diesen Ausführungen können Sie entnehmen, dass die Stadt Zürich mit ihrem Geschwindigkeitsplan keineswegs generell Tempo 30 einführt, ihrer gesetzlichen Pflicht zur Strassenlärmsanierung aber verstärkt nachkommt.

In der Petition werden die verlängerten Arbeitswege als Argument gegen die Einführung von Tempo 30 angeführt. Fahrzeuglenkende verlieren jedoch kaum Zeit, da Tempo 30 meist keinen nennenswerten Einfluss auf den Verkehrsfluss innerorts hat. Dieser wird primär durch die



3/3

Knoten bestimmt. Auf Innerortsstrassen kann je nach Fahrbahnquerschnitt die grösste Verkehrsmenge bei einer Geschwindigkeit im Bereich von 30–35 km/h verarbeitet werden. Die Leistungsfähigkeit, das heisst, die Anzahl an Fahrzeugen, die pro Stunde an einem lichtsignalgeregelten Knoten verarbeitet wird, ist durch die Geschwindigkeitsreduktion kaum tangiert, da die Geschwindigkeit an geregelten Knoten üblicherweise gering ist. Bei 30 km/h ist der Verkehr flüssig. Brems- und Beschleunigungsvorgänge nehmen ab. Zusätzlich kann dieses Prinzip in Tempo-30-Zonen durch einen Verzicht von Fussgängerstreifen unterstützt werden, dadurch wird der Verkehrsfluss noch regelmässiger. Ohne Verschlechterung des Verkehrsflusses wird auch kein Schleichverkehr erwartet, da der direkte Weg auf den Hauptverkehrsstrassen attraktiver bleiben wird.

Mitteilung an die Vorstehenden des Sicherheits-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die Dienst- abteilung Verkehr, das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe Zürich, den Umwelt- und Gesundheitschutz Zürich und durch Zuschrift an den Ansprechpartner der Petitionäre.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti