



## Auszug aus dem substantziellen Protokoll 128. Ratssitzung vom 15. Januar 2025

4190. 2024/123

**Postulat von Stephan Iten (SVP), Andreas Egli (FDP) und Derek Richter (SVP) vom 20.03.2024:**

**Verzicht auf die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen bis zur Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und des Umweltschutzgesetzes**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

**Stephan Iten (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2999/2024):** Der Stadtrat ist im Eilzugstempo daran, flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Er tut dies im Wissen darum, dass er auf sehr grossen Widerstand stösst. Aber wenn der Stadtrat etwas schnell umsetzt, weil er weiss, dass eine Volksinitiative im Gang ist, gibt er Gas. Auf Kantonsebene hat die Kommission die Mobilitäts- und die ÖV-Initiative behandelt. Die Initiativen werden demnächst im Kantonsrat beraten und kommen dann vors Volk. Auf Bundesebene werden gerade die Hierarchien und die Funktionen der Schweizer Strassennetze innerorts und ausserorts sowie die Heruntersetzung der Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen beraten. Der Stadtrat sagt immer, er sei von übergeordneter Stelle verpflichtet, flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Das stimmt so nicht ganz. Bei Lärmschutzmassnahmen handelt es sich nicht nur um die Einführung von Tempo 30. Da auf übergeordneter Ebene Gesetze in Überarbeitung sind, soll der Stadtrat mit seinem Plan, überall Tempo 30 einzuführen, zuwarten, bis die neuen Gesetze in Kraft sind. Der Stadtrat weiss, wie man wartet. Ich erinnere mich an die Bewilligung für Public Viewings, wo der Stadtrat abwartete, weil ein Postulat im Gemeinderat hängig war. Anstatt viel Geld für Strassenbauprojekte auszugeben, die nach einem neuen Gesetz nicht mehr legitim sind, soll man mit dem Tempo-30-Wahn zuwarten, damit die Massnahmen später nicht für viel Geld rückgängig gemacht werden müssen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

**STR Karin Rykart:** National- und Ständerat haben dem Bundesrat gegen seinen Willen eine Motion überwiesen, die verlangt, das Strassenverkehrsgesetz so zu ändern, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts Tempo 50 gelten soll. Zudem wurde im Nationalrat im Rahmen der Revision des Umweltschutzgesetzes ein Antrag eingereicht, der Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen verhindern soll. Wie in der Begründung des Postulats erwähnt, sind auch zwei kantonale Volksinitiativen zum Thema Tempo 30 in



*der politischen Diskussion. Auf Bundesebene bedeutet die Motion, dass das Strassenverkehrsgesetz geändert werden soll. Gesetzesrevisionen unterstehen dem verwaltungsrechtlichen und politischen Ablauf inklusive Vernehmlassungsverfahren. Das nimmt üblicherweise mehrere Jahre in Anspruch. Ob die Gesetzesanpassung irgendwann angenommen wird, ist ungewiss. In einem Beitrag von Radio SRF vom 23. Februar 2024 äusserte sich beispielsweise der Schweizerische Städteverband kritisch zur Motion. Selbst wenn die Gesetzesanpassung kommen sollte, wissen wir nicht, wie genau sie formuliert sein wird. Eine rechtliche Vorwirkung ist bereits aus diesen Gründen völlig ausgeschlossen. Auch die kantonalen Volksinitiativen haben keine Vorwirkung. Wann und wie sie dem Volk unterbreitet werden, ist ungewiss. Die Verhandlung im Kantonsrat hat noch nicht begonnen. Auch bezüglich der beantragten Änderung des Umweltschutzgesetzes ist unklar, ob und wann sie erfolgt. Ein Referendum mit einem entsprechenden Zeitbedarf ist nicht auszuschliessen. Unklar ist zudem, ob gegen die Vorhaben der Rechtsweg beschritten wird. Vieles ist also ungewiss. Klar ist hingegen der Auftrag des geltenden Rechts. Die Strasseneigentümer sind zu Strassenlärmsanierungen verpflichtet. Der Stadtrat will und muss handeln. Es gibt keinen Anlass, den vom Stadtrat beschlossenen Geschwindigkeitsplan nicht umzusetzen. Selbstverständlich prüft die Stadt – wie vom Bundesrecht vorgeschrieben – jede einzelne Situation, erstellt die notwendigen Gutachten, nimmt die verlangte Güterabwägung und Prüfung der Verhältnismässigkeit vor und entscheidet aufgrund der sachlichen Umstände. Bei einem positiven Befund wird die Verkehrsanordnung mit Rechtsmittelbelehrung publiziert und kann gerichtlich überprüft werden. Nachdem die SVP ihre Anti-Tempo-30-Initiative zurückgezogen hat, weil sie keine Niederlage in der Stadt Zürich riskieren wollte, steht das Postulat quer in der Landschaft.*

Weitere Wortmeldungen:

**Carla Reinhard (GLP):** *Weder Gesetze, die noch nicht in Kraft sind, noch eingereichte Initiativen haben eine vorauseilende Wirkung. Deshalb ist klar, dass wir das Postulat unabhängig von der Tempo-30-Diskussion oder dem Inhalt dieser Forderung ablehnen. Ich habe bereits dargelegt, dass die GLP die Einführung von Tempo 30 als ein äusserst wirksames und nützliches Mittel zur Lärmreduktion und zur Steigerung der Sicherheit erachtet. Das Vorgehen der bürgerlichen Parteien, kantonale und nationale Versuche zu bemühen, weil sie in den Städten nicht die nötigen Mehrheiten haben, ist fragwürdig.*

**Severin Meier (SP):** *In der Begründung heisst es, National- und Ständerat hätten zwei Vorlagen an den Bundesrat überwiesen. Erstens überweisen National- und Ständerat keine Vorlagen, sondern Vorstösse, und der Bundesrat erarbeitet eine Vorlage. Zweitens dauert es mehrere Jahre, bis ein überwiesener Vorstoss zu einer Vorlage wird und es gibt keine rechtliche Vorwirkung. Am wichtigsten ist aber, dass bereits verfügte Tempo-30-Strecken nicht rückgängig gemacht werden müssten. Es gibt einen Bestandsschutz bei bereits gebauten Strassenabschnitten. Daher wären die hängigen Motionen auf nationaler Ebene und die hängigen Initiativen auf kantonaler Ebene eher ein Anreiz, schnell so viele Tempo-30-Zonen wie möglich durchzuwinken. Deshalb lassen wir uns sicher nicht auf eine Eventualität ein, die vielleicht irgendwann in der Zukunft eintreten wird.*



**Markus Knauss (Grüne):** Der Schutz vor übermässigem Strassenlärm ist seit dem Jahr 1985 eine wichtige Aufgabe, die der Bundesrat den Kantonen und Gemeinden aufgetragen hat. Es ist für Zürich eine wichtige Aufgabe, weil 140 000 Personen an Strassen leben, die nach der Lärmschutzverordnung des Bundesrats zu viel Lärm haben. Ich kritisierte in der Vergangenheit immer wieder, dass sich der Stadtrat bei der Umsetzung nicht hervorgetan hat. Aber wir haben über den kommunalen Richtplan Verkehr abgestimmt. Dort wurde formuliert, dass auf kommunalen Strassen Tempo 30 gilt und auf überkommunalen Strassen Tempo 30 anzustreben ist. Erfreulicherweise ist der Stadtrat seit zwei Jahren daran, auch an stark belasteten Strassen, an denen viele Leute leben, Tempo 30 einzuführen, Lärmschutzmassnahmen umzusetzen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Ihr habt Angst vor dem Stadtzürcher Volk, Stephan Iten (SVP). Deshalb habt ihr eure Initiative zurückgezogen. Weil ihr das wisst, beklagt ihr euch auf kantonaler Ebene und Bundesebene, damit euch geholfen wird, die Stadtzürcher Stimmbevölkerung an die Kandare zu nehmen. Es mag sein, dass es sich ändert. Aber die Mobilitätsinitiative von SVP und FDP fand in der vorberatenden Kommission keine Mehrheit. Ihr sprecht zwar vom Subsidiaritätsprinzip und der Gemeindeautonomie. Aber wenn es um den Verkehr geht, wollt ihr die Stadt Zürich zu einer Kolonie machen. Da machen wir nicht mit. Wir respektieren den Entscheid der Stadtzürcher Stimmbevölkerung zum Verkehrsrichtplan.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Ich finde es spannend, wie der Stadtrat das Recht auf übergeordneter Stufe je nach Lust und Laune anwendet. Wenn es um kantonale Regelungen für Kapazitätseinschränkungen auf überregionalen Strassen geht, foutiert sich der Stadtrat darum. Wenn es hingegen bei mobilen Recyclinghöfen darum geht, Rechtsgleichheit durchzusetzen, wird es mit kantonalen Regelungen begründet. In diesem Fall versucht man, ein «Fait accompli» zu schaffen. Das sieht für mich nach Rechtsetzung nach dem Hü-und-hott-Prinzip aus. Vergesst nicht, dass Tempo 30 die Wohnungen teurer macht.

**Sven Sobernheim (GLP):** Führen wir den Platzspitz wieder ein, damit die Stadt Zürich unattraktiver wird und unsere Mieten sinken. Die Unterstellung, dass wir den Artikel 104 Absatz 2<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung nicht respektierten, ist an den Haaren herbeigezogen. In jedem Bericht steht, dass wir ihn berücksichtigen. In der Ankerstrasse haben wir die Velostreifen demarkiert, weil wir die Kapazität für den Kanton erhalten mussten und seine Gesetzgebung respektieren. Ausserdem bräuchten wir weniger Schilder, wenn wir flächendeckend Tempo 30 einführen würden. Wir brauchen so viele Schilder, weil wir Tempo 30 nur dort einführen, wo es verhältnismässig ist und die Einzelfallprüfung es zulässt. Das macht es so kompliziert. Einmal mit dem Pinsel über die Stadt wäre einfach.

**Stephan Iten (SVP):** Das ist das Ziel, das Sven Sobernheim (GLP) verfolgt und das niemand will. Überall, wo der ÖV fährt, ist es nicht verhältnismässig, Tempo 30 einzuführen. Überall, wo der Gewerbe- und Privatverkehr durchfährt, ist es verhältnismässig. Wir haben keine Angst vor dem Volk. Der Kanton sprang auf unsere Initiative auf. Wenn wir diese Initiative nicht gemacht hätten, wäre der Kanton gar nie auf die Idee gekommen,



4 / 4

*eine solche Initiative zu lancieren. Wir schafften in dieser Legislatur vier erfolgreiche Referenden. Wir stehen hin und fragen das Volk, ob wir uns den Lohn erhöhen dürfen. Ihr wollt das heimlich machen. Kanton und Bund wehren sich gegen die Massnahmen der Stadt Zürich und anderer Städte, weil sie daran interessiert sind, dass die Wirtschaft in den Städten floriert. Das bringt dem Bund und den Kantonen Geld. Wenn die Stadt Zürich wirtschaftlich an die Wand gefahren wird, wehren sich die übergeordneten Stellen zurecht.*

Das Postulat wird mit 40 gegen 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat