



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 92. Ratssitzung vom 10. April 2024

3080. 2022/585

Weisung vom 02.11.2022:

Sicherheitsdepartement, Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen», Prüfung Gültigkeit und Antrag auf Ablehnung

Antrag des Stadtrats

1. Die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird gültig erklärt.
2. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird abgelehnt.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Reis Luzhnica (SP): Die Initiative verlangt die Ergänzung der Gemeindeordnung in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs mit einer neuen Bestimmung, die lautet: «Auf Hauptverkehrsachsen gilt generell Tempo 50». Mit dem StRB Nr. 609/2022 stellt der Stadtrat das Zustandekommen der Initiative fest. Da die Initiative den Motorisierten Individualverkehr (MIV) einseitig zu Lasten der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes begünstigt und der Stadtrat die Schwächung dieser beiden Punkte nicht für angebracht hält, lehnt er die Volksinitiative ab und verzichtet auf einen Gegenvorschlag. Die Initiative verlangt, dass auf Hauptverkehrsachsen, womit wahrscheinlich Hauptverkehrsstrassen gemeint sind, generell Tempo 50 gelten soll. Die Initiant*innen stützen sich auf Zahlen der Verkehrsbetriebe (VBZ), die davon ausgehen, dass ihre einmaligen Kosten um 70 Millionen Franken und die jährlichen Kosten um 20 Millionen Franken steigen, wenn der Stadtrat mit der Reduktion auf Tempo 30 auf den meisten Strassen fortfährt. Der Wortlaut des Initiativtexts widerspricht nicht dem übergeordneten Recht und ist gültig. Diese Frage wurde mit der Rechtskonsulentin des Gemeinderats geklärt. Während der Kommissionsberatung kamen zwei unterschiedliche Gegenvorschläge aus beiden politischen Lagern auf, über deren Gültigkeit lange diskutiert wurde. Hier befand die Rechtskonsulentin, dass ein Gegenvorschlag den Willen der Initiant*innen berücksichtigen und zwischen diesem und der Ablehnung stehen sollte. Dieser darf keinesfalls dem Willen der Initiant*innen zuwiderlaufen. Schlussendlich wurde einer der Gegenvorschläge als unzulässig befunden und der andere zurückgezogen. Die Kommissionsmehrheit kam zum Schluss, dass die Dispositivziffer 1 die Gültigkeit der Volksinitiative unterstützt. Die



Kommissionsmehrheit beantragt die Zustimmung zur Dispositivziffer 2, die die Ablehnung der Volksinitiative behandelt. Zur Haltung der SP: Der Kampf der Rechten gegen Verkehrssicherheit und Lärmschutz ist nichts Neues. Anscheinend wird Freiheit durch freie Fahrt definiert. Freiheit bedeutet für uns mehr Verkehrssicherheit und mehr Umwelt- und Lärmschutz. Das wird mit der simplen Lösung von Tempo 30 in Quartieren, Städten und auf Hauptstrassen erreicht. Die meisten Menschen wollen an einer verkehrsberuhigten Strasse wohnen und ihre Rechte auf Verkehrssicherheit und Lärmschutz wahrnehmen, auch die Rechten. Das anderen nicht zu gönnen, ist unehrlich.

Kommissionsminderheit:

Stephan Iten (SVP): *Wir sprechen von den Hauptverkehrsstrassen in der Stadt Zürich. Wenn man von ruhigem Wohnen spricht, muss man Menschen an der Langstrasse ebenfalls berücksichtigen, die mit Partylärm zu kämpfen haben. Der Stadtrat schreibt in der Weisung, dass die Initiative nicht nötig sei, da der Bund schon vorschreibe, dass das Strassenverkehrsrecht festlege, dass innerorts Tempo 50 gelte. Da frage ich mich, wieso der Stadtrat die Initiative ablehnt, wenn die Initiative fordert, was übergeordnet bereits festgelegt ist und wieso der Stadtrat in der Stadt flächendeckend Tempo 30 einführen möchte. Der Stadtrat hält sich bei der Einführung der Temporeduktion allenfalls nicht an das übergeordnete Recht. Die Temporeduktion soll bis zum Jahr 2030 in der ganzen Stadt etappenweise eingeführt werden. Das ist ein Stadtratsbeschluss in Eigenkompetenz, an dem er ohne Wenn und Aber festhält, ohne die Bevölkerung dazu zu befragen. Nur dort, wo der Öffentliche Verkehr (ÖV) nicht ausgebaut werden kann, wird Tempo 30 nicht eingeführt. Da das auch für Hauptverkehrsstrassen gilt, braucht es die Initiative. Die Stadtbevölkerung soll mitentscheiden können, ob sie Entschleunigung auf den Zürcher Strassen und Schleichverkehr in ihrem Wohnquartier will. Die Initiative fordert eigentlich nur, dass auf Hauptverkehrsstrassen weiterhin Tempo 50 gelten soll, was das übergeordnete Verkehrsrecht bereits vorgibt. Der Stadtrat sagt, dass er wegen der Lärmschutzverordnung einen Auftrag habe, in der Stadt Tempo 30 einzuführen. Das stimmt nicht. Diese gibt es seit 30 Jahren und so lange hatte die Stadt Zeit, sie umzusetzen. In diesen 30 Jahren hat man keine lärmarmen Beläge und viel zu wenige Lärmschutzwände verbaut. Der Stadtrat versucht uns zu verkaufen, dass Tempo 30 das Heilmittel gegen Lärm sei, aber Party-, Schienen- oder Fluglärm werden nicht berücksichtigt. Lärmarme Beläge reduzieren die Dezibel-Zahl doppelt so stark wie die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30. Der Stadtrat versucht, die Bevölkerung für dumm zu verkaufen. Dort, wo man die Temporeduktion nicht mit Lärmschutz begründen kann, wird angebliche Verkehrssicherheit oder Aufenthaltsqualität vorgeschoben. Das Gewerbe wird mit solchen Massnahmen beeinträchtigt. Der Stadtrat meint, der Verkehr fliesse mit Temporeduktion besser. Das erklärt nicht die steigenden Kosten beim ÖV. Der Unmut und die Widerstände werden immer grösser, darum braucht es diese Abstimmung. Die ideologischen Massnahmen der Stadt, die der gesamten Schweiz schaden, stossen auf immer mehr Widerstand. Der Stadtrat könnte sich eingestehen, dass er dieses Mal zu weit ging und die Sache fürs Gewerbe, die Bevölkerung und die Stadt selbst zu teuer wird. Der Stadtrat selbst muss ja nicht für die Kosten aufkommen.*



Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: *Der Stadtrat beantragt den Stimmberechtigten die Ablehnung der Volksinitiative. Diese will die Temporeduktionen auf den sogenannten Hauptverkehrsachsen pauschal verbieten. Die Initiative reiht sich in Bemühungen auf Kantons- und Bundesebene ein, die Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen oder Hauptverkehrsachsen unterbinden wollen. Die kantonale Mobilitätsinitiative und ÖV-Initiative richten sich direkt gegen Städte wie Zürich. Diese Initiativen entziehen der Stadt Kompetenzen und untergraben die Gemeindeautonomie. Auch aus dem Bundeshaus kommen negative Signale. Mit der Motion Schilliger beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat, Tempo 50 für verkehrsorientierte Strassen innerorts gesetzlich festzulegen. Die laufende Revision des Umweltschutzgesetzes wäre aus Sicht des Stadtrats die Gelegenheit, um mit der bewährten Lüftungsfensterpraxis eine Verdichtung nach innen zu ermöglichen und die Bevölkerung ausreichend vor Lärm zu schützen. Nun will der Nationalrat mit diesem Vorschlag den Lärmschutz quasi durch die Hintertür aushebeln und Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen als bewährte und wirksame Massnahmen ausschliessen – also auf den Strassen, auf denen sie am meisten bewirken könnten. Die Städte kennen die Gegebenheiten in ihren Gebieten am besten und ordnen Temporeduktionen nur an, wenn sie verhältnismässig sind. Der Stadtrat kritisiert die Bestrebungen auf nationaler und kantonaler Ebene. Nach drei Jahrzehnten Erfahrung mit Tempo 30 in Zürich ist der Stadtrat überzeugt, dass Temporeduktionen sinnvolle Massnahmen sind, um Menschen vor Strassenlärm zu schützen und den Verkehr sicherer zu machen. Unsere Stadt hat wegen Tempo 30 nicht an Attraktivität verloren. Die Wirtschaft erlahmt nicht und die Wohnquartiere werden nicht mit Schleichverkehr belastet. Die Befürchtungen sind nicht eingetroffen – im Gegenteil: Alle fahren ziemlich gut mit Tempo 30. Viele Autofahrer*innen machen in der Stadt die Erfahrung, dass sie häufig nicht langsamer am Ziel sind, wenn Tempo 30 statt 50 gilt, da im Stadtverkehr ohnehin nicht viel schneller gefahren werden kann und ein gleichmässiges Tempo den Verkehrsfluss verbessert. Tempo 30 auf Nebenstrassen und in den Quartieren ist heute selbstverständlich. Kaum ein*e Anwohner*in oder Hauseigentümer*in will Tempo 50 oder 60 vor der Haustür. Das gilt bestimmt nicht nur für die Stadtbevölkerung, sondern auch für andere Gemeinden. Natürlich ist es nachvollziehbar, dass man möglichst schnell am Ziel sein will. Doch wenn man bei sich zu Hause ist oder die Kinder in die Schule schickt, ist man froh darum, wenn langsamer gefahren wird. Die unterschiedlichen Perspektiven sind nachvollziehbar. Doch zu folgern, dass alle, die an einer verkehrsorientierten Strasse wohnen, keinen Anspruch auf mehr Lebensqualität haben sollen, hat fatale Konsequenzen für die Siedlungsentwicklung. In Zürich sind mit einer Zahl von 140 000 nach wie vor zu viele Menschen von Strassenlärm betroffen. Tempo 30 ist wirksam und günstig. Der Stadtrat legte darum im Jahr 2021 das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe mit einem Geschwindigkeitsplan vor, mit dem weitgehend Tempo 30 eingeführt werden soll. Die Stimmbevölkerung hat die Stossrichtung mit dem kommunalen Richtplan Verkehr bestätigt. Auch auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben. Die Umsetzung ist in Gang. Dass der ÖV weiterhin attraktiv*



bleibt, ist wichtig. Dazu hat der Gemeinderat auf Antrag des Stadtrats Massnahmen zur Gewährleistung des städtischen Angebots beschlossen. Mit baulichen Massnahmen und Priorisierungen stärken wir den ÖV als Rückgrat unserer Mobilität weiter. Den Bedürfnissen für Blaulichtfahrten tragen wir Rechnung. Zudem setzte ich mich beim Bund für Anpassungen der Regelungen von Geschwindigkeitsüberschreitungen ein, die mittlerweile umgesetzt sind. Die Entwicklung zu mehr Lebensqualität in einer verdichteten Stadt ist langfristig. Die Volksinitiative will diesen den Riegel schieben und Handlungsmöglichkeiten der Stadt beschneiden. Der Stadtrat lehnt sie entschieden ab.

Weitere Wortmeldungen:

Carla Reinhard (GLP): *Die Volksinitiative verlangt, dass auf Hauptverkehrsachsen generell Tempo 50 gilt. Damit gibt sie geltendes Bundesrecht wieder. Die Stadt kann und muss trotzdem Tempo 30 einführen. Sowohl der Kanton als auch die Stadt sind verpflichtet, bei einer Gefährdung von zu Fuss Gehenden oder Lärmüberschreitung Massnahmen zu ergreifen. Wenn mildere Mittel nicht die nötigen Verbesserungen bringen, sind die Behörden zur Anordnung von Tempo 30 verpflichtet. Zumindest ist das heute so. Auf nationaler Ebene versuchen die rechten Fraktionen die Gemeindeautonomie in diesem Bereich einzuschränken. Abgesehen davon ist auch die versuchte Einschränkung der Temporeduktion unverständlich. Gerade im urbanen Raum ist die Lärmbelastung durch viele Einwohnende und die Platzverhältnisse sehr hoch. Auch der Sicherheitsaspekt betrifft uns in Verdichtungsgebieten. Die Grünliberalen vertraten früher die Position, dass Tempo 30 auf Quartierstrassen und auf Hauptstrassen Tempo 50 gelten soll. Früher hätten wir die Initiative befürwortet. Wir sind aber eine Wissenschaftspartei und lassen uns von Fakten und neuen Erkenntnissen überzeugen. Diese widerlegen die Argumente, die die SVP für die Initiative vorbringt. Erstens heisst es in der Begründung: «Obwohl Tempo 30 vordergründig mit Lärmreduktion begründet wird, ist die tatsächliche Wirkung deutlich geringer als angenommen». Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hält fest, dass eine Geschwindigkeitsreduktion eine wirksame Massnahme ist, um Strassenlärm deutlich zu vermindern. Eine Studie in der Stadt zeigte, dass Lärmbelastung und Schlafstörungen nach einer Reduktion signifikant abnehmen. Weiter behaupten die Initianten: «Wenn auch auf den Hauptverkehrsstrassen nur noch Tempo 30 gefahren werden darf, ist ein vermehrter Ausweichverkehr durch Quartierstrassen nicht zu vermeiden». Es gibt keine wissenschaftlichen Hinweise auf eine systematische Zu- oder Abnahme von Ausweich- und Schleichverkehr auf Quartierstrassen aufgrund einer Geschwindigkeitsreduktion. Als Unterstützer*innen der Verdichtung innerhalb der Stadt Zürich ist uns bewusst, dass die Stadt auch an grösseren Verkehrsachsen wächst. Gerade für diese Gebiete ist es wichtig, dass die Stadt das Mittel der Temporeduktion weiter zur Verfügung hat, wenn mildere Mittel nicht den gewünschten Effekt bringen. Eine Einschränkung ist nicht angebracht. Es ist erwiesen, dass eine Reduktion von Tempo 50 auf 30 die Unfallzahlen um mindestens einen Drittel senkt, was sie zum hocheffektiven Mittel zur Sicherheitssteigerung macht. Die Initiative lehnen wir ab.*



Markus Knauss (Grüne): Die Initiative geht von einem autogerechten Stadtbild der 1950er aus. Dieses gibt es schlicht nicht. Die Menschen wohnen nicht ausserhalb dieser Strassen und Hauptverkehrsachsen, sondern direkt daran. Um Unfälle beim Queren von Strassen zu verhindern, schreibt die Beratungsstelle für Unfallverhütung: «Tempo 30 rettet Leben». 60 Prozent aller schweren Unfälle finden innerorts und vor allem an Tempo-50-Strecken statt. Je höher die Geschwindigkeit, umso höher das Unfallrisiko und umso gravierender die Unfallfolgen. Die Sterbewahrscheinlichkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger bei einer Kollision mit einem Auto mit Tempo 50 ist sechsmal höher, als wenn das Auto Tempo 30 fährt. Den Begriff «Hauptverkehrsachse», der in der Initiative aufgeführt ist, findet man in den Richtplänen nicht. Der Stadtrat deutet diese als Hauptstrassen im kantonalen Richtplan. Der Präsident des Initiativkomitees, Mauro Tuena, wies diese Deutung explizit zurück und meinte, dass auch die Strassen des regionalen Richtplans und Sammelstrassen des kommunalen Richtplans berücksichtigt werden sollen. Das hat riesige Unterschiede in der Menge der betroffenen Menschen zur Folge – je nach Deutung sind es doppelt so viele. Der Begriff ist rechtlich unbestimmt und muss gerichtlich abgeklärt werden. Darum werden wir uns bei der Abstimmung zur Dispositivziffer zur Gültigkeit enthalten. Dass die SVP die Initiative befürwortet, überrascht nicht, doch dass die Die Mitte als sogenannte Familienpartei dafür stimmt, ist ein Ratsdelikt. Auch die FDP sollte über ihren Horizont hinaus in andere grosse Städte im Ausland schauen, in denen Tempo 30 zu keinen Problemen führt. Es gibt wenig, das so viele positive Auswirkungen hat und so kostengünstig ist, wie diese Temporeduktion.

Andreas Egli (FDP): Es wurde vieles aus dem Bereich der Halbwahrheiten und des Glaubens erzählt. Sich als Partei der Wissenschaft zu bezeichnen und anschliessend in knapp zwei Sätzen das BAFU zu zitieren und sprunghafte Schlüsse daraus zu ziehen, ist lachhaft. Wenn man sagt, dass man sicherer ist, je langsamer gefahren wird, vergisst man die Autobahnen, die mit Tempo 120 die sicherste Verkehrskategorie sind. Es liegt nicht an der Geschwindigkeit, sondern auch an der Signalisation und Verkehrsraumgestaltung. Wenn man sagt, dass es wissenschaftlich erwiesen sei, dass es keine Verlagerung in die Quartiere gebe, frage ich mich, wo die Leute leben. Die Erfahrung zeigt klar, dass diese Verlagerung stattfindet. Alle haben verschiedene Vorstellungen zur Gemeindeautonomie, doch letztlich haben wir bundesrechtliche Normen für die Geschwindigkeit und zum Lärmschutz, was wenig mit Autonomie zu tun hat. Es ist die Frage, wie man diese anwenden will. Es ist Bundes- und Kantonsaufgabe zu verhindern, dass Menschen zwar den MIV nutzen, aber keinen Verkehr in ihrem Gebiet im Sinne von «not in my backyard» haben wollen. Es sind wenige Lärmvorteile zum Preis von zu hohen Kosten, die nur schon für den ÖV auftreten, wo zusätzliches Personal und mehr Fahrzeuge benötigt würden. Auch der Berufsverkehr wird die Verzögerungen mit zusätzlichen Kosten mittragen. Die FDP wird die Initiative für gültig erklären und sie unterstützen.

Sandra Gallizzi (EVP): Die diskutierte Temporeduktion hätte zur Folge, dass der ÖV ausgebremst würde, da die Fahrpläne an die neuen Geschwindigkeiten angepasst werden müssten. Das ist nicht nur ärgerlich, sondern auch teuer. Das hörten wir bereits. Nur Trams und Busse mit Eigentrassierung dürften weiterhin Tempo 50 fahren. Die Die



Mitte/EVP-Fraktion erachtet eine Temporeduktion auf 30 Kilometer pro Stunde auf Nebenstrassen und in Quartieren als sinnvoll. Allerdings sind wir der Meinung, dass es nicht sinnvoll ist, das Tempo auf Hauptverkehrsachsen zu reduzieren. Der Verkehr soll schnell abfliessen, um möglichst keinen Stau entstehen zu lassen. Gerade durch Stau entsteht Lärm, der Anwohnende belasten kann. Aus lärmtechnischen Gründen macht es teilweise keinen Sinn, das Tempo zu reduzieren, beispielsweise wenn Autos auf steilen Strassen abwärts den Gang wechseln müssen und als Folge der Motor aufheult. Wenn flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden sollte, dann in der Nacht, wenn Anwohnende ihre Ruhe brauchen. Die Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt die Initiative.

Michael Schmid (AL): *Es wurde bereits umfassend erklärt, wieso die Initiative abzulehnen ist. Die Wirksamkeit ist von der Steigung der Strasse und dem Schwerverkehrsanteil abhängig. Das ist erwiesen und als Akteur in der Politik ist es wichtig, sich auf Menschen mit Expertise zu beziehen. Bezüglich Schleichverkehr im Quartier sind wir uns einig, dass wir das nicht wollen. Nicht die angeschriebene Höchstgeschwindigkeit ist für die Reisezeit relevant, sondern die effektive Reisezeit. Erstere hat wenig mit der Fahrgeschwindigkeit zu tun, besonders in Stosszeiten. Höchstgeschwindigkeiten zu regulieren, ist eine untaugliche Massnahme, um Schleichverkehr in Quartieren zu verhindern. Wirksam sind Einbahnen und Durchfahrtsverbote. Die Formulierung, dass man Verkehr nicht im Quartier haben will, ist grundsätzlich falsch: In der Stadt Zürich ist der Verkehr überall im Quartier. Man monierte, dass man 30 Jahre Zeit gehabt habe, Massnahmen zu ergreifen. Die geplanten Massnahmen wurden von der SVP, FDP und der Autolobby torpediert, bis Urteile vom Bundesgericht die Umsetzung von Tempo 30 als zwingend beschlossen. Es wurde gesagt, dass Mehrkosten für den ÖV entstehen. Die zusätzlichen jährlichen 15 Millionen Franken betragen 3 Prozent des Jahresumsatzes der VBZ. Die externen Gesundheitskosten, die durch Lärm im Kanton Zürich verursacht werden, betragen 500 Millionen Franken – Kosten für Unfälle nicht miteingerechnet. Die Initiative basiert auf einem veraltetem Stadtbild, das nicht umsetzbar ist und es nie war.*

Derek Richter (SVP): *Die letzten 30 Jahre passierte in Sachen Lärmschutz nichts, doch der Verursacher der heutigen Misere ist die linke Ratsseite, die jeden möglichen Ausbau torpedierte. Es geht in dieser Diskussion um die Abschottungstendenz, die die linken Städte zeigen. Konsequenterweise müsstet ihr aus der Stadt Zürich eine Republik machen, die ihre Gesetze selbstständig gestalten kann. Das könntet ihr nur so lange, bis euch das Geld von anderen ausgeht. Die Partei der Wissenschaft hat wohl Wissenschaftler in ihren Reihen, aber sicher keine fähigen Juristen. Sonst wüssten sie, dass im Verkehrsrecht eine eidgenössische Gesetzgebung herrscht. In den Quartieren steigt die Verkehrslast, was auch daran liegt, dass wir immer mehr Menschen in der Stadt sind. Der Kostenpunkt von Tempo 30 wurde angesprochen, doch die Kosten, die wir mit unserer verschwendeten Lebenszeit tragen müssen, kann man nicht messen. Das Lärmargument ist eine grosse Heuchelei. Wenn es euch wirklich darum ginge, würdet ihr längst neutrale Lärmmessungen durchführen, die alle Arten von Lärm umfassen.*



Dr. Roland Hohmann (Grüne): Die Argumentation der Initiativbefürworter ist verwirrend und nicht stringent. Eine moderne Verkehrspolitik soll zum Ziel haben, die Lebensqualität der städtischen Wohnbevölkerung zu schützen und zu steigern. Die Städte müssen vor Schadstoffemissionen, Umweltgefahren und dem Lärm, den der MIV verursacht, geschützt werden. Lärm macht krank und verursacht Kosten. Das Bundesamt für Raumentwicklung schätzt die externen Lärmkosten des MIV auf jährlich 1,2 Milliarden Franken. Ein Grossteil davon sind vorzeitige Todesfälle. Betroffen sind besonders die Städte. Temporeduktionen sind ein einfaches Mittel gegen diese Problematik, wie vom BAFU mit einer wissenschaftlichen Studie belegt. Tempo 30 nützt, wir lehnen die Initiative ab.

Stephan Iten (SVP): Dass die Sicherheitsvorsteherin sagen kann, dass alle, auch das Gewerbe, gut mit Tempo 30 fahren, erstaunt mich. Dass wir so viel Geld für den ÖV ausgeben müssen, um eine suboptimale Massnahme zu verfolgen, verstehe ich nicht. Die Zahl von 140 000 Lärmbetroffenen bleibt dank der Massenzuwanderung in jedem Jahr gleich. Die Zahl wird grösser werden und nicht nur wegen Tempo 50. Der Baulärm und der Dichtestress werden ebenfalls dazu beitragen. Wieso auf die Schnelle mittels Stadtratsbeschluss alles auf Tempo 30 gesetzt werden soll, wenn es so viel Widerstand gibt, ist unverständlich. Wieso investiert man so stark in den ÖV, wenn es lärmarme Beläge sein könnten? Das geschieht aus ideologischen Gründen: Man möchte keine Lärmreduktion, sondern Tempo 30 einführen. Die VBZ verdienen laut Michael Schmid (AL) genug Geld, um den ÖV auszubauen, doch genau er setzt sich für eine Ticketverbilligung ein. Die VBZ werden zukünftig massiv einbüssen. Die von Carla Reinhart (GLP) genannte Studie ist 10 bis 15 Jahre alt. Die Fahrzeugtechnologie hat sich seither weiterentwickelt und der Lärm nahm mit dem Fortschritt ab. Auf dieser Studie kann man nicht weiter beharren. Die Berechnungsgrundlagen stimmen nicht mehr. Wenn der Bund sagt, innerorts gelte generell Tempo 50, ist das kein Eingriff in die Gemeindeautonomie. Die Initiative unterstützt keine Autolobbys, wir wollen lediglich einen funktionierenden Verkehr, auch für das Gewerbe. Die wissenschaftliche Erkenntnis, dass es keine Verlagerung in die Quartiere gebe, ist Unsinn. Das merke ich aus eigener Erfahrung.

Markus Knauss (Grüne): Die Stadt hat sich bereit erklärt, lärmarme Beläge zu verbauen. Diese haben über den Lebenszyklus doppelt so hohe Kosten, da sie schneller ersetzt werden müssen. Aus Angaben der VBZ wissen wir, dass sich die Staukosten auf 20 Millionen Franken pro Jahr belaufen, weil wir zu viele Autos auf Knotenpunkten haben. Die diskutierten Mehrkosten der VBZ für Tempo 30 sind ein Fakt, doch damit sind Investitionen plus Betriebskosten gemeint. Was der Stadtrat als Geschwindigkeitsplan im Jahr 2021 vortrug, kostet 14 Millionen Franken. Die Investitionskosten sind darin enthalten. Der Ausweichverkehr ist keine neue Problematik. Im Jahr 2019 wollte die Stadt das mit dem Verkehrsamt des Kantons untersuchen. Die Ergebnisse zeigten, dass Tempo 30 als Massnahme wirkungsvoll ist. Das hat man nicht nur berechnet, sondern auch gemessen. Die Ergebnisse wurden vom Kanton mitgetragen. Die Ergebnisse zeigten auch: «Bezüglich Verkehrsmengen und Ausweichverkehr gibt es keine Hinweise auf systematische Zu- oder Abnahmen der Verkehrsmengen aufgrund der Geschwindigkeitsreduktion». Das wurde von der Volkswirtschaftsdirektorin herausgegeben und nun



behauptet ihre Partei das Gegenteil. Stützt euch bitte auf Zahlen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Auf die eine Studie wurde oft verwiesen, als ob sie sicher gültig sei. Solche Studien haben einen elementaren Fehler: Die Ceteris-Paribus-Klausel ist verletzt. Dabei werden Variablen untersucht und wie sie sich auswirken, während alle anderen Bedingungen gleichbleiben. Sandra Gallizzi (EVP) erwähnte, dass der Motor beim Gangwechsel aufheule. Genau da zeigt sich, wo die Studie nicht aufgeht. Sie stützt sich auf Tourenzahlen und Lärm, doch aufgrund der Psychologie der Autofahrer, die den Gang wechseln, um nicht von den Blitzkasten erfasst zu werden, nimmt der Lärm trotzdem zu. Tempo 30 sei sicherer. Wenn man aber ständig statt auf die Strasse auf den Tacho schauen muss, dass man nicht zu schnell wird, wird es erst recht gefährlich. Diese Risiken werden nicht einbezogen. Elektrofahrzeuge sind in dieser Studie ebenfalls nicht einbezogen. Die von Markus Knauss (Grüne) erwähnten Tempo-30-Zonen in ausländischen Städten gibt es nicht. Das ist Dichtung. Es wurde gesagt, dass die Initiative den Spielraum des Stadtrats herabsetzen wolle. Wenn statt des «Spielraums» der Begriff «Willkür» verwendet würde, kämen wir der Sache näher. Zudem solle das Tempo aufgrund gesetzlicher Vorgaben reduziert werden. Warum gilt das nicht fürs Tram? Dass der Verkehr mit Tempo 30 flüssiger werden solle, ist Humbug. Wenn es eine Initiative gegeben hätte, die Tempo 30 verordnet, hätte man nicht an deren Gültigkeit gezweifelt. Das zeigt die Selektivität und Heuchelei bei der Sache.*

Karin Weyermann (Die Mitte): *Markus Knauss (Grüne) meinte, wir seien eine Familienpartei und müssten uns aus diesem Grund gegen die Initiative wehren. Wir stehen aber nicht nur für Familien, sondern generell für Lösungen und Kompromisse ein. Auf den Quartierstrassen soll Tempo 30 gelten, auf den Hauptverkehrsachsen soll der Verkehr mit Tempo 50 flüssig sein. Die Gefahr für Kinder sehen wir. Doch es gibt Lösungen, die eine sichere Querung der Hauptverkehrsachsen ermöglichen. Das Gefahrenpotential ist uns bewusst, doch sehen wir eine Verhältnismässigkeit in der Abwägung der Vorteile von Tempo 50 auf sogenannten Hauptachsen. Dass dies ein undefinierter Begriff ist, stört uns nicht. Ich bin überzeugt, dass das schnell zu klären ist und wir alle ähnliche Vorstellungen davon haben, was eine Hauptverkehrsachse in der Stadt ist. Die Ausführungen zum Schleichverkehr haben uns nicht überzeugt. Um die Quartiere davor zu schützen, müssten weitere bauliche Massnahmen ergriffen werden, was mit der Zeit zu einem «Zürich Autofrei light» führen würde. Das wollen wir nicht. Der Nachteil für den ÖV, der bereits ausgeführt wurde, bewegt uns weiter dazu, der Initiative zuzustimmen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Die Thurgauerstrasse ist ein vieldiskutiertes Beispiel, das zeigt, dass wir trotz vieler Massnahmen keinen sicheren Schulweg an einer Tempo-50-Strasse haben. Dass es keine Unfälle mit zu Fuss Gehenden auf der Autobahn gibt, liegt daran, dass die Strassen eingezäunt sind. Dieselbe Massnahme würde in Zürich ein komisches Bild geben. Im ÖV geben wir jährlich 20 Millionen Franken mehr für Stabilisierungsmassnahmen aus. Diese werden von Autos generiert, die den Bus blockieren. Der Stadt gehe das Geld aus, obwohl wir dieses Jahr mehr Geld an den Kanton*



zahlen, als wir von ihm erhalten. Ihr geht das Geld nicht aus, weil wir für Firmen und Privatpersonen immer attraktiver werden. Noch nie zahlten die natürlichen Personen in dieser Stadt so viele Steuern wie aktuell. Das liegt an allen Steuergruppen, ausser den untersten beiden. Wenn wir uns sorgen, dass uns das Geld ausgeht, liegt das an vielem, aber nicht an Tempo 30. Wenn man bei Tempo 30 nicht mehr auf die Strasse schauen kann, sollte man den Fahrausweis vielleicht abgeben.

Andreas Egli (FDP): *Sven Sobernheim (GLP) hört nicht zu, wenn er sagt, dass es auf Autobahnen weniger Unfälle pro Kilometer angesichts der Geschwindigkeit gibt. Beim Beispiel der Thurgauerstrasse vergisst er die Trams, was unseriös ist. Die Steuererträge wuchsen etwa parallel zum Bevölkerungswachstum. Wenn STR Karin Rykart sagt, dass Tempo 30 für Blaulichtorganisationen kein Problem sei, erinnere ich mich an ihren Vorgänger, der meinte, dass man dann die Strassen schmaler machen könne. Wie bei schmalen Strassen ein Drehleiterwagen oder andere Fahrzeuge aneinander vorbeikommen sollen, ist mir schleierhaft. Über eine Planung zur Sicherheit der Blaulichtfahrzeuge hätte ich als Kommissionspräsident nichts mitbekommen. Die Haltung der EVP freut mich. Zu dieser ist hinzuzufügen, dass man in Endverastelungen der Quartiere Begegnungszonen mit Tempo 20 schaffen kann. Insgesamt hörte ich keine Argumente, wieso Tempo 30 flächendeckend nötig sei. Solche Massnahmen machen unsere Stadt nicht lebenswerter, generieren Kosten, vermitteln weniger Kontakt nach aussen und schotten die Stadt ab. Die Stadt wird grösser, ohne dass sie einen Quadratmeter wächst. Die Initiative will nicht mehr Tempo 50, sondern weniger Tempo 30 auf Verkehrsachsen.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. Zuhanden der Stimmberechtigten:

DieDer Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird abgelehnt zugestimmt.

Mehrheit: Referat: Reis Luzhnica (SP); Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP), Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 38 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.



10 / 11

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Zustimmung: Referat: Reis Luzhnica (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Jehuda Spielman (FDP)
Enthaltung: Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 92 gegen 0 Stimmen (bei 18 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

Mehrheit: Referat: Reis Luzhnica (SP); Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)
Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP), Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 38 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird gültig erklärt.
2. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 17. April 2024 gemäss § 131 Abs. 3 in Verbindung mit § 155 des Gesetzes über die politischen Rechte



11 / 11

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat