



23. September 2026

## Postulat

der Fraktionen der AL, SP, Grünen

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er den Geschwindigkeitsplan von 2021 aufheben und die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten unmittelbar an die bundesrechtliche Lärmsanierungspflicht binden kann. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie sichergestellt wird, dass auf jedem Strassenabschnitt mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Tempo 30 als vorrangige Massnahme an der Quelle einzelfallweise geprüft wird. Auf den kommunalen Strassen und Sammelstrassen ist die Temporeduktion, soweit verhältnismässig, unverzüglich anzuordnen. Auf Strassen von überkommunaler Bedeutung sind die Temporeduktion und die Übernahme der Mehrkosten für Ersatzmassnahmen beim Kanton einzufordern.

Diese Prüfung soll auf den kommunalen Strassen auch unabhängig von Strassenbauprojekten und aus eigenem Antrieb vorangetrieben werden, nicht erst dann, wenn ohnehin gebaut wird.

## Begründung

In der Stadt Zürich leben rund 125 000 Menschen entlang Strassen, die die gesetzlichen Lärm-Höchstwerte überschreiten. Die bundesrechtliche Sanierungsfrist ist seit dem 31. März 2018 abgelaufen. Der Geschwindigkeitsplan von 2021 ist kein konsequenter Vollzug dieser Pflicht, da er vorab festschreibt, wo Tempo 50 bleibt. Von rund 150 Kilometern vorgesehenen Tempo-30-Strecken sind erst etwa 12 Kilometer verwirklicht. In der Praxis wirkt der Plan als Deckel. Was nicht darin steht, gilt als erledigt, obwohl die Grenzwerte auch dort überschritten sind.

Ob eine Temporeduktion nötig und verhältnismässig ist, muss für jeden Abschnitt einzeln beurteilt werden. Ein pauschaler Plan kann diese einzelfallweise Interessenabwägung nicht ersetzen, er nimmt sie unzulässig vorweg. Bereits die Interpellation GR № 2023/25 kritisierte, dass der Geschwindigkeitsplan einen Flickenteppich bei den Geschwindigkeitsregelungen durch einen noch grösseren ersetzt. Das Umsetzungskonzept des Tiefbauamts vom 2. Dezember 2022 sieht die Erfüllung der Lärmschutzverordnung bis 2060 vor, mehr als vier Jahrzehnte nach Ablauf der Frist. Frühere Vorstösse hat der Stadtrat jeweils mit dem Hinweis abgeschrieben, mit dem Gesamtkonzept und dem Umsetzungskonzept seien Finanzierung und Etappierung definiert (vgl. Weisung GR № 2024/118). Der Plan dient damit nicht mehr der Umsetzung der Sanierungspflicht, sondern ihrer Verwaltung.

Das Bundesumweltrecht gibt eine klare Reihenfolge vor. Lärm ist zuerst an der Quelle zu bekämpfen (Art. 11 und 12 USG). Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gilt als Betriebsvorschrift in diesem Sinn und ist zu prüfen, bevor Erleichterungen gewährt

werden, die eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zulassen. Das Bundesgericht hat die lärmbedingten Tempo-30-Anordnungen der Stadt Zürich auf kommunalen Strassen 2018 geschützt und die Einwände der Verkehrsverbände wie auch jene zu den Blaulichtorganisationen verworfen (Urteil 1C\_117/2017). Es hielt zugleich fest, dass das Gutachten die Lärmwirkung, mögliche Alternativen sowie die entgegenstehenden Verkehrsinteressen einschliesslich eines allfälligen Ausweichverkehrs ohnehin abzuwägen hat.

Hinzu kommt die projektbezogene Pflicht. Eine sanierungsbedürftige Strasse darf Art. 18 USG nur umgebaut oder wesentlich geändert werden, wenn sie gleichzeitig saniert wird. Wie eng das zu verstehen ist, zeigt der jüngste Fall. Im August 2026 hob das Verwaltungsgericht das städtische Strassenprojekt an der Kraftstrasse auf, weil die Stadt Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme nicht zusammen mit dem Bauprojekt geprüft und angeordnet hatte. Die Verschiebung dieser Frage auf ein separates, späteres Verfahren wertete das Gericht als grundlegenden Mangel des Projekts.

Die Entwicklungen auf Bundesebene ändern an der Sanierungspflicht nichts. Die ab 1. Oktober 2026 geltende Änderung der Signalisationsverordnung verlangt bei Tempo 30 den Nachweis, dass kein Ausweichverkehr in die Quartiere entsteht. Das ist keine neue materielle Schranke, denn den Ausweichverkehr hat die Stadt nach der genannten Rechtsprechung ohnehin im Gutachten zu prüfen. Die diskutierte Lockerung beim Bauen in lärmbelasteten Gebieten betrifft die Baubewilligung, nicht die Lärmquelle. Und eine Pflicht zu lärmarmen Belägen hat der Bundesrat gerade nicht eingeführt, wobei diese Beläge ihre volle Wirkung ohnehin erst zusammen mit Tempo 30 entfalten. Für die Lärmbetroffenen senkt dies kein Dezibel.

Die Mobilitätsinitiative erfasst allein die Strassen von überkommunaler Bedeutung gemäss Richtplan. Über die Sammelstrassen verfügt die Stadt nach wie vor vollumfänglich, und trotzdem sieht der Geschwindigkeitsplan auch dort vielerorts Tempo 50 vor, obwohl die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Mit der Initiative haben die rechten Parteien versucht, eine bundesrechtliche Sanierungspflicht auf kantonaler Stufe aufzuheben. Obsiegt die Stadt im hängigen Verfahren vor Bundesgericht, erhält sie das Anordnungsinstrument zurück und kann es sofort einsetzen. Bleibt es bei der kantonalen Zuständigkeit für die überkommunalen Strassen, geht mit ihr auch die Sanierungspflicht über, und die Stadt hat Temporeduktion und Mehrkosten beim Kanton einzufordern.

