



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

142. Ratssitzung vom 21. Mai 2025

4615. 2025/155

Weisung vom 16.04.2025:

Gemeindereferendum gegen die Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)»

Der Stadtrat beantragt unter sofortiger materieller Behandlung:

1. Gegen den Kantonsratsbeschluss vom 31. März 2025 betreffend Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» wird das Gemeindereferendum gemäss Art 33 Abs 2 lit. b KV ergriffen, d. h. es wird verlangt, dass über diese Vorlage eine Volksabstimmung durchgeführt wird.
2. Die Parlamentsdienste werden beauftragt, den Beschluss gemäss Dispositiv-Ziff. 1 der Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich umgehend mitzuteilen.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: *Ich beginne mit einem Zitat: «Die Eigentümlichkeit aber der städtischen Strassenverhältnisse und besonders der Umstand, dass eine Reihe anderer städtischer Anstalten wie Wasser- und Gasleitungen, Abzugskanäle usw. mit den Strassen im Stadtgebiete enger verbunden sind, machen eine gleichartige Behandlung der Strassen der Städte wie derjenigen auf dem Lande unmöglich und lassen es den Stadtgemeinden selbst wünschbar erscheinen, das Strassenwesen nach eigenem Ermessen ordnen zu können.» Diese Zeilen stammen aus der Weisung zum Strassengesetz aus dem Jahr 1871 an die damalige männliche Stimmbevölkerung. Während mehr als 150 Jahren galt dieser Grundsatz. Die Städte Zürich und Winterthur ordneten ihr Strassenwesen nach eigenem Ermessen. Das ist der Grund, weshalb es auf dem Stadtgebiet keine Kantonsstrassen gibt. Nach Ansicht des Regierungsrats und einer hauchdünnen Mehrheit im Kantonsrat soll sich das nach eineinhalb Jahrhunderten ändern. Die Stadt Zürich wäre zwar weiterhin für alle ihre Strassen verantwortlich. Sie soll sie selber planen, bauen und unterhalten und bleibt auch für die Signalisationen zuständig – mit einer Ausnahme: der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Nach Ansicht der Regierung handelt es sich dabei um die Gleichbehandlung mit den Kantonsstrassen. Das war im Jahr 1871 falsch und es ist auch heute falsch. Der Regierungsrat und der Kantonsrat sind dabei,*



einen Fehler zu machen. Wir als Stadt müssen dies mit allen Mitteln verhindern. Als Eigentümerin aller Strassen – auch der überkommunalen – soll die Stadt Zürich ihren Verkehr weiterhin selber ordnen dürfen. Dass dies in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Kanton passiert, ist bereits heute der Fall. Strassenbauprojekte sind komplex und dauern lange. Mit einer Annahme der Initiative würden sie noch komplexer und noch länger dauern. Die Mobilitätsinitiative ist fachlich falsch, unnötig und politisch unmöglich.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Die Gesetzesänderung, die die Initiative will, ist in mehrerlei Hinsicht hochproblematisch. Sie will etwas kantonal regeln, das bereits im Bundesrecht geregelt ist. So will die Initiative verhindern, dass die Stadt der Pflicht zum Lärmschutz nachkommt. Die Pflicht, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, erlischt aber nicht einfach so, wenn die Initiative angenommen wird. Was sich ändern dürfte, ist, dass wir bereit sein müssen, jedes Mal vor Gericht zu gehen, um dort – wie bisher – Recht zu erhalten. Problematisch ist das Vorgehen des Regierungs- und Kantonsrats aber auch, weil es ein klarer Bruch mit der Verfassung ist. Regierung und Parlament sind gemäss Kantonsverfassung verpflichtet, den Zürcher Gemeinden einen grossen Handlungsspielraum zu gewähren. Mehr noch: Die Gemeinden nehmen zwingend alle öffentlichen Aufgaben wahr, wenn sie im Stande sind, diese auszuführen. STR Karin Rykart sagte es bereits: Seit über 150 Jahren sind wir dazu im Stande. Uns die Selbstständigkeit wegzunehmen, ist ein Bruch mit der Verfassung. Die Gemeindeautonomie ist kein «nice to have». Sie ist eine Verpflichtung. Die Verfassung missachten, um politische Interessen durchzusetzen – das passiert nicht nur im Weissen Haus in Washington, sondern auch im Kaspar-Escher-Haus in Zürich. Die Kantonsverfassung ist nicht einfach ein Stück Papier. Sie ist massgebend für das politische Handeln von Regierung und Parlament. Sie ist auch der Grund, weshalb der Gemeinderat heute über den vorliegenden Referendumsantrag abstimmen kann. Die Mobilitätsinitiative verfolgt nur ein Ziel: Sie will den Städten Zürich und Winterthur Steine in den Weg legen, damit wir es schwerer haben, gegen den Strassenlärm – im Einklang mit Bundesrecht – Tempo 30 auszuschildern.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Antrag des Stadtrats: Es handelt sich um eine typische «Mimimi»-Weisung des Stadtrats. STR Karin Rykart zeigte auf, dass die Kantonsstrassen Eigentum der Stadt sind. Die Stadt sei zuständig und wolle die Planungen, Umbauten und Bauten machen. Dieselbe Stadträtin macht aber die hohle Hand beim Kanton und fordert Geld für den Umbau. Es wird gesagt, man könne die vorgegebenen Lärmschutzziele nur mit Tempo 30 erreichen. Gleichzeitig wurde während 40 Jahren nichts gegen den Lärm gemacht. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 hat Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV), aufs Gewerbe und kostet viel Geld. Heute wird nur noch mit Lärmberechnungen gearbeitet. Lärmmessungen werden keine mehr vorgenommen. Das zeigte auch die Weisung zum Sihlquai. Trotz lärmarmen Beläge konnte man bei jedem einzelnen



Fenster sagen, wie laut es sei. Aber auf meine Frage, wie laut die Limmat sei, zuckten alle mit den Schultern. Es wird moniert, es gebe mehr Einsprachen von Leuten, die Tempo 30 forderten, wenn man Tempo 50 plane. Es gibt aber auch Einsprachen gegen die Einführung von Tempo 30. Diese lässt ihr einfach links liegen. Es kommt nicht zu mehr Rechtsmittelverfahren, nur weil ihr Tempo 30 nicht einführen könnt. Das ist ein Märchen. Sie sagen, es stünden sich zwei Gesetze gegenüber. Aber der Stadtrat weiss genau, dass auf Bundesebene Änderungen zu den Lärmschutzmassnahmen vorgenommen werden. Das hat nicht nur mit der Einführung von Tempo 30 zu tun, sondern auch damit, dass man nicht mehr bauen kann. Trotzdem lobt sich der Stadtrat selbst und sagt, seine Abläufe und Zuständigkeit hätten sich bewährt. Deshalb brauchte es die Anti-Stau-Initiative und deshalb kann der Kanton eine Verordnung zu Tempo 50 oder Tempo 30 ändern. Die TomTom-Statistik (www.tomtom.com) zeigt, dass die Verkehrspolitik des Stadtrats völlig versagt hat. Es ist an der Zeit, dass der Kanton den Finger wieder auf die Verkehrsplanung der Stadt Zürich legt und dafür sorgt, dass Zürich eine starke Wirtschaftsstadt bleibt und nicht zur reinen Wohn- und Grünoase wird. Die Stadt Zürich hat eine Zentrumsverantwortung. Dafür bekommt sie vom Kanton Geld. Es wird eine Volksabstimmung über die Initiative geben. Das Gemeindereferendum braucht es nicht. Aber weil ihr euren Unmut öffentlich machen wollt, müssen wir wieder diskutieren.

Dr. Jonas Keller (SP): Für die SP-Fraktion besteht kein Zweifel, dass die Stadt Zürich das Gemeindereferendum gegen die Mobilitätsinitiative ergreifen muss. Die Initiative ist ein weiterer Versuch des bürgerlichen Kantons, die Politik der Städte, die ihm nicht gefällt, zu kippen. Es stört den Kantonsrat offensichtlich, dass die Städte Zürich und Winterthur ihr Recht wahrnehmen, überkommunale Strassen selber zu projektieren und zu signalisieren. Es stört den Kantonsrat deshalb, weil die Städte dieses Recht nutzen, um auch auf grösseren Strassen Tempo 30 einzuführen. Das macht die Stadt nicht aus reiner links-grüner ideologischer Verblendung. Tempo 30 macht im städtischen Raum einfach häufig Sinn und erhöht die Sicherheit im Strassenverkehr – vor allem für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) schätzt, dass mit der Einführung von Tempo 30 überall dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert, mindestens ein Drittel der schweren Unfälle verhindert werden könnte. Wenn ein Unfall passiert, ist es rein physikalisch so, dass die Gefahr bei Tempo 30 deutlich geringer als bei Tempo 50 ist. Tempo 30 vermindert zudem die Lärmbelastung und ist häufig der einzige Hebel, um Lärmgrenzwerte zu erreichen. Flüsterbeläge reichen häufig nicht. Es ist klar, dass die Lärmbelastung auf grösseren Strassen, die von überkommunaler Bedeutung sind, grösser ist – und deshalb auch der Lärmreduktionseffekt. Das zählt für den Kantonsrat und die Initiant*innen nichts. Sie argumentieren, der Autoverkehr werde mit Tempo 30 ausgebremst – völlig ungeachtet der Tatsache, ob man auf Tempo-50-Strassen tatsächlich 50 km/h fahren kann. Gerade auf viel befahrenen Strassen liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich darunter. Auf solchen Strassen kann Tempo 30 den Verkehrsfluss verbessern und den Zeitverlust vermindern – wenn auch nicht ganz verhindern. Der Zeitverlust liegt gemäss Informationen des Kantons bei 1 bis 3 Sekunden pro 100 Meter. Das entspricht bei einer vorsichtigen Kalkulation 25 Sekunden pro Kilometer. Wenn man die Wehntalerstrasse – mit 5,66 Kilometer die längste Strasse der



Stadt Zürich – komplett auf Tempo 30 umstellen und vom Katzensee bis zum Irchel abfahren würde, wäre das mit einem Zeitverlust von 2,5 Minuten verbunden. Das finden wir absolut vertretbar, wenn man dem die positiven Auswirkungen von Tempo 30 gegenüberstellt. Das sehen nicht nur wir so: An Strassen, auf denen Tempo 30 eingeführt werden sollte, sprachen sich vor der Umsetzung 70 Prozent der Bewohner*innen dafür aus. Nach der Umsetzung stieg der Wert auf 80 Prozent. Tempo 30 nützt und ist erwünscht. Deshalb gibt es Tempo 30 in der Stadt Zürich. Das müssen wir verteidigen. Zur Gemeindeautonomie möchte ich festhalten, dass diese anscheinend dann absolut zentral ist, wenn Gemeinden Dinge tun, die dem Kantonsrat gefallen. Wenn aber eine Stadt etwas tut, das dem Kanton nicht gefällt, wird sofort interveniert. Wenn die Stadt Zürich zum Beispiel Menschen ohne Schweizer Pass zur Polizeischule zulassen will, wird plötzlich allen Kommunen verboten, dies zu tun. Solche Beispiele gibt es viele.

Sven Sobernheim (GLP): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich wohne an einer Begegnungszone. Ich habe neben meinem Wohnort also das ruhigste Verkehrswesen, das man haben kann. Das verbindet mich mit einer grossen Mehrheit des Initiativkomitees der Mobilitätsinitiative, die ebenfalls an sehr ruhigen Verkehrsorten wohnt: Sei es eine Tempo-30-Zone, eine Sackgasse oder ein Fahrverbot. Ich wüsste – im Gegensatz zur Mehrheit des Initiativkomitees – nicht, weshalb ich den Menschen diesen Lärmschutz verweigern sollte. Die Kompetenz, die die Städte Zürich und Winterthur im Verkehrsbereich haben, sollte ihnen nicht weggenommen, sondern im Gegenteil weiteren Städten gegeben werden. Es gibt keinen Grund, weshalb Wetzikon, Uster, Bülach, Wädenswil, Meilen oder Horgen diese Kompetenz nicht auch erhalten sollten. Viele dieser Gemeinden haben genug grosse, professionelle Verwaltungen, dass sie über Kompetenzen verfügen sollten, Verkehrsanordnungen auf allen Strassen zu machen. Wir müssten also die Gemeindeautonomie stärken und nicht einschränken. Der Bund ändert den Lärmschutz, damit das Bauen einfacher wird. Er ändert nichts an der Strassenlärm-sanierungspflicht der Gemeinden. Selbst das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist sich bewusst, dass es in Zukunft komplizierter, nicht einfacher wird. Es kann zwar näher an die Autobahn gebaut werden, aber wenn diese saniert wird, muss das ASTRA Lärmschutzmassnahmen ergreifen – wegen den Wohnungen, die im Lärm gebaut wurden. Es ist nicht so, dass es mit der Änderung des Bundesgesetzes für Gemeinden in Zukunft einfacher wird. Wir werden noch mehr Tempo 30 in der Stadt brauchen. Deshalb muss ich Stephan Iten (SVP) nun in einem Punkt recht geben: Mit der Änderung im Bundesgesetz werden wir irgendwann flächendeckend Tempo 30 beschliessen müssen.

Markus Knauss (Grüne): Ich finde, die Weisung hat viele interessante Argumente, gerade die Ausführungen zur Kantonsverfassung. Wie Stephan Iten (SVP) verstehe ich allerdings nicht, weshalb wir auch noch das Gemeindereferendum beschliessen, obwohl das Behördenreferendum meines Wissens bereits eingereicht ist. Aber selbstverständlich unterstützen wir dieses. Ich hätte vom Stadtrat gerne gewusst, ob er eine aktive Kampagne führen wird, weil die Stadt Zürich besonders betroffen ist. Ich muss Stephan Iten (SVP) in einem weiteren Punkt recht geben: Der Stadtrat hat es schon etwas verschlafen, Tempo 30 früher einzuführen. Aber es geht nicht nur um Tempo 30, sondern



um grundsätzliche Fragen der Stadtentwicklung. Wo wollen wir uns positionieren? Haben wir das Bild einer urbanen oder einer Benzin-Schweiz? Eine urbane Schweiz bedeutet, dass in der Stadt viele Nutzungen auf engstem Raum Platz haben müssen. Damit dieses Miteinander gewährleistet werden kann, braucht es Tempo 30. Wenn wir hingegen das Bild einer Stadt haben, die eigentlich eine Autobahnraststätte ist, wo man daneben möglichst schnell durchfahren können soll, dann darf es keine Schulkinder oder Menschen geben, die an den lauten Strassen wohnen. Wir haben aber 140 000 Menschen, die an Strassen leben, an denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Der Bundesrat ist der Meinung, es brauche eine Lärmsanierung. Natürlich kann man lärmarme Beläge verbauen. Das tut der Stadtrat auch. Aber es genügt nicht. In einem Punkt bin ich mit dem Stadtrat nicht ganz einverstanden: Es geht nicht nur um die Städte Zürich und Winterthur. Es geht auch um andere Gemeinden, die mit dieser Initiative nicht mehr Tempo 30 einführen könnten. Ein Weiler wie Riedikon beim Greifensee mit 700 Einwohnerinnen und Einwohner, die wegen einer Strasse mit 20 000 Autos übermässig belastet sind, hat für Tempo 30 gestimmt. Auch der Gemeinderat von Ottenbach bemüht sich, ein attraktives Dorfzentrum zu schaffen, damit die Leute nicht mit dem Auto in die Stadt fahren. Sie wollten Tempo 30 und haben es geschafft. Solche Fälle wären in Zukunft nicht mehr möglich, weil Ueli Pfister, Chef-Lobbyist in der kantonalen Verwaltung und SVP-Kantonsrat, das nicht mehr dulden würde. Die Mobilitätsinitiative ist eine klassische SVP-Initiative, die in Trump'scher Manier gegen die Interessen der Wohnbevölkerung und Gemeindebehörden gerichtet ist. Diese wüssten aber am besten, was gut für ihre Leute und Strassen ist. Ich bedaure es, dass die FDP wieder in der Benzin-Schweiz angekommen ist und einen Verkehrsträger privilegieren will. Die Initiative bemüht auch das Argument des Ausweichverkehrs. Eine Studie der kantonalen Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh besagt, dass es keinen Ausweichverkehr gibt. Eine freisinnige Verantwortungsträgerin sagt, es gebe keinen Ausweichverkehr und trotzdem unterstützt die FDP eine solche Initiative, die natürlich auf dem SVP-Mist gewachsen ist.

Michael Schmid (AL): Die Initiative macht zahlreiche falsche Behauptungen. Markus Knauss (Grüne) hat das Argument des Ausweichverkehrs gerade angesprochen. Die Studie ist anschaulich begründbar. Es ergibt keinen Sinn, mittels Temporeduktion in einem städtischen Raum Routenwahlen zu suggerieren. Die Geschwindigkeit, die gefahren wird, weicht immer wesentlich von dem ab, was gefahren werden könnte. Man stelle sich die Bellerivestrasse vor: Wenn dort Tempo 30 signalisiert würde, würden die Autos auf eine Parallelstrasse ausweichen? Nein. Denn das würde bereits jetzt passieren, weil die Geschwindigkeit von 10 km/h, die auf dieser Strecke tatsächlich gefahren werden kann, weitaus tiefer ist. Mit Tempo 50 ist man vor allem schneller beim nächsten Rotlicht und es gibt mehr Stop-and-Go-Verkehr, aber man ist nicht schneller am Ziel. Die Initiative suggeriert einen Gegensatz zwischen den Begriffen Quartier- und Hauptverkehrsachsen. Ein Gegensatz, der in der Stadt Zürich nicht vorhanden ist. Hier verlaufen die Hauptverkehrsachsen mitten durch die Wohnquartiere. 140 000 Personen sind in der Stadt Zürich von übermässigem Strassenlärm in ihren Schlafzimmern betroffen. Das hat Auswirkungen auf die Gesundheit und damit auf die Gesundheitskosten. Es hat Auswirkungen auf ihre Belastungsfähigkeit – auch am Arbeitsplatz. Das ist die Wirkung auf die



*Wirtschaft. Dass sich die Befürworter*innen dieser Initiative in ihren privilegierten Wohnlagen dieses Umstands nicht bewusst sind, ist mir klar. Weiter behauptet die Initiative, mit Temporeduktionen werde die Kapazität der Strassen reduziert und es gebe mehr Stau. Diese Behauptung ist ein weiterer Ausdruck der verkehrsplanerischen Inkompetenz der Befürworter dieser Initiative. Die Kapazität einer Strasse misst sich in Anzahl Fahrzeugen pro Zeiteinheit. Diese ist grundsätzlich völlig unabhängig vom Tempo, das auf dieser Strasse gefahren wird. Tatsächlich gibt es Dynamiken wie zum Beispiel ein Handorgeleffekt, der bei einer grossen Auslastung einer Strasse, die mit einem höheren Tempo signalisiert ist, eine tiefere Kapazität verursacht. Aufgrund dieser Effekte führen tiefere Tempi zur Kapazitätssteigerung einer Strasse. Nicht zuletzt deshalb prüft das ASTRA Temporeduktionen auf Autobahnen zu Zeiten hoher Auslastung, um die Kapazität zu erhöhen. Es ist nach jahrzehntelangen juristischen Verzögerungen durch die Autolobby und rechten Parteien an der Zeit, mit dem Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm vorwärtszumachen. Die angenehmen Nebeneffekte erhöhte Verkehrssicherheit, weniger Schadstoffemissionen und Energieverbrauch sind weitere Gründe, warum das nur ein absurdes und rückwärts gewandtes Anliegen ist, um Tempo 30 zu verhindern.*

Samuel Balsiger (SVP): *Sie stellen Tempo 30 und den Schutz der Bevölkerung in den Vordergrund. Wenn Sie ehrlich wären, würden Sie sagen, dass es Ihnen ums Auto geht und Sie das Auto aus der Stadt vertreiben wollen. Und dann wundern Sie sich, dass der Kanton gegen die radikale, ideologische Anti-Auto-Politik das Heft in die Hand nehmen muss. Sie argumentieren, der Kanton breche eine alte Tradition und nehme Ihnen ein Stück Autonomie weg. Aber der Kanton muss nur reagieren, weil Sie eine radikale Anti-Auto-Politik machen, die alle Fakten ausser Acht lässt. Dazu gehören die Wirtschaftsleistung, die Bedürfnisse vieler Leute, die auf ein Auto angewiesen sind, oder die Freiheit, dass man selber wählen darf, wie man sich fortbewegt. Sie befinden sich nicht losgelöst in einem kommunistisch-sozialistischen Gebilde, in dem Sie hantieren können, wie Sie wollen. Sie sind eingebunden in den Rechtsstaat und eine bürgerliche Schweiz, die eines der reichsten Länder der Welt ist, weil wir die Vernunft und die Wirtschaft über Jahrzehnte in den Mittelpunkt gestellt haben. Ich kann beweisen, dass es Ihnen nicht um die Menschen geht. In den letzten 20 Jahren, seit wir diesen Irrsinn der Personenfreizügigkeit haben, sind 80 000 Leute in die Stadt Zürich eingewandert. Das ist alles Lärm. Wenn es Ihnen wirklich um die Lärmbelastung ginge, müssten Sie auch kritisieren, dass so viele Leute kommen und zusätzlichen Lärm verursachen. Aber das ist Ihnen egal, weil es Ihnen ums Auto geht. Sie sind so durchschaubar unehrlich, dass es einen fast belustigt. Sie sagten, es sei wichtig, dass Kinder vor Lärmbelastung geschützt und die Schulwegsicherheit gestärkt würden. Durch die masslose Zuwanderung ist alles zugebaut. Im Kreis 9 muss gar ein Schulhaus zwischen vier Strassen gebaut werden.*

Martina Zürcher (FDP): *Das Gemeindereferendum dient dazu, dass der rot-grüne Stadtrat dem Abstimmungsbüchlein eine zusätzliche Seite hinzufügen kann. Das Abstimmungsbüchlein geht an 930 000 Stimmberechtigte, das sind 930 000 Seiten Papier. In Ergänzung zur Debatte im Kantonsrat wurde von STR Karin Rykart gesagt, dass der Kanton der Stadt diese Kompetenz vor 150 Jahren übertrug. Der Stadtrat schreibt in der Weisung bescheiden: «Die Stadt Zürich hat diese Aufgabe also seit über 150 Jahren*



zweifelsohne ebenso selbstständig wie zweckmässig erfüllt.» Wir stellen fest, dass der rot-grüne Stadtrat diese Kompetenz heute missbraucht und der Kanton deshalb einschreitet. Dr. Jonas Keller (SP) sagte, Tempo 30 erhöhe die Sicherheit. Das ist eine Frage des Blickwinkels. Am Beispiel der Limmattalstrasse im Kreis 10 sieht man sehr gut, was passiert, wenn Tempo 30 auf Hauptstrassen eingeführt wird. Der Verkehr verlagert sich auf die Quartierstrassen, auf denen die Schulkinder unterwegs sind. Auf der Limmattalstrasse zwischen Höngg und Wipkingenplatz fährt kaum noch ein Auto. Es fahren alle durch die umliegenden Strassen, auf denen schon seit 25 Jahren Tempo 30 gilt. Michael Schmid (AL) und Dr. Jonas Keller (SP) argumentierten mit Durchschnittsgeschwindigkeiten. Ich möchte die beiden bitten, sich von Dr. Florian Blättler (SP) erklären zu lassen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Tempo 30 nicht 30 km/h ist, wenn sie bei Tempo 50 36 km/h ist. Dass der Bus auf der Wehntalerstrasse bei Tempo 30 2,5 Minuten länger hätte, klingt nicht nach viel. Aber wenn der Bus heute 10 Minuten hat und danach einen Viertel länger, ist der Unterschied relevant. Der ÖV ist das beliebteste Verkehrsmittel in der Stadt und soll möglichst schnell bleiben. Und wenn STR Simone Brander der Lärmschutz so wichtig ist, soll sie vom Bundesrat verlangen, dass die Lärm-messungen oder -berechnungen bei modernen Gebäuden mit kontrollierter Lüftung nicht bei offenem Fenster gemacht werden. Wir lehnen das Gemeindereferendum inhaltlich, und weil es 930 000 Seiten mehr im Abstimmungsbüchlein bedeutet, ab.

Sandra Gallizzi (EVP): Wieso es ein Gemeindereferendum braucht, wenn es schon ein Behördenreferendum gibt, sei dahingestellt. Die Fraktion Die Mitte/EVP hat Stimmfreigabe beschlossen. Die EVP wird für das Referendum stimmen, weil es uns wichtig ist, dass das Volk das letzte Wort hat. Die Mitte wird dagegen stimmen.

Johann Widmer (SVP): In der ganzen Stadt sieht man Kleber mit dem Spruch «cars ruin cities». Ich muss das korrigieren: «cars run cities.» Es gibt keine Stadt, die ohne Auto und Lastwagen auskommen kann. Für euch gibt es aber nur noch Velos. Das Märchen mit dem Lärm ist nur noch eine Lachnummer, weil die neuen Autos gar keinen Lärm mehr machen. Bus und Tram sind lauter. Es geht euch nicht um eine sachliche Lösung eines Problems, weil es gar kein Problem gibt. Ihr seid höchstens freiheitsfeindlich und besserwisserisch. Ihr wollt auf lokaler linker Ebene einen grossen Handlungsspielraum, worunter dann der ganze Kanton leidet. Ihr habt das Gefühl, im Recht zu sein, wenn ihr die Bürger des Kantons plagen wollt. Ihr wollt zurück ins Mittelalter, als man Wegelagerer und fremde Vögte kannte. Ihr seid Wegelagerer und Saboteure der Freiheit. Deshalb lautet mein Vorschlag, die Stadt wieder mit einem Burggraben und Stadttor zu versehen, durch das nur noch Velos kommen. Ihr werft der SVP Abschottungspolitik vor. Das ist absolut falsch. Wir sind für Freiheit. Ihr hingegen schottet die Stadt ab, sabotiert den Verkehr und plagt die Bürger. Es kann nicht jede Gemeinde ihr Dörflein abschotten. Es gibt überregionale und regionale Interessen, die einer Einschränkung eines lokalen Wunsches widersprechen können. Eine moderne Verkehrswende wäre, wenn man alle Verkehrsschilder und -beschränkungen abschaffen würde. Dann hätte man ein selbstregulierendes System. Dieses bietet die optimale Freiheit.



Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Es wurde vorgebracht, der Kanton wolle die Autonomie der Stadt einschränken. Ich würde nicht sagen, dass man die Autonomie der Stadt einschränkt. Man geht nur gegen die Ideologie vor, die in der Stadt Zürich und ganz allgemein herrscht. Zudem bemüht man sich eines falschen linearen Denkens nach dem Motto: «Wenn das Auto ein bisschen langsamer fährt, ist es nicht mehr so laut.» Aber wenn Sie langsamer fahren, ist die Tourenzahl höher, was mehr Lärm verursacht. Es gibt viele, die bei einem rigiden Temporegime mit Bussen den Automaten bewusst einen Gang runterschalten, damit sie nicht zu schnell werden. Dann wird es erst recht lauter. Zum Gejammer, man werde krank wegen Lärms: Irgendetwas wird man wohl noch ertragen können. Bei mir ums Haus fährt nachts zur Geisterstunde ein spätes Tram ins Depot ein. Manchmal quietscht das. Ich jammerte deswegen noch nie. Aber Tramlärm ist ja guter Lärm. Es wird ins Feld geführt, es sei sicherer, wenn man langsamer fahre. Sicher ist es so, dass es bei Tempo 30 vielleicht nicht zum Aufprall kommt oder weniger starke Verletzungen gibt. Aber man führte so rigide Temporegime ein, dass 3 km/h bereits zu einer Busse führen und ein bisschen mehr drastischere Folgen haben. Das hat zur Folge, dass der Autofahrer immer wieder auf den Tacho schauen muss und abgelenkt ist. Das ist ein Sicherheitsrisiko, das von der linken Seite nie ins Feld geführt wird. Dass es um Ideologie geht, hörte man bereits im Kantonsrat. Ursprünglich wurde innerorts Tempo 60 auf Tempo 50 heruntergesetzt. Da wurde nicht diskutiert. Jetzt heisst es, Tempo 50 müsse Tempo 30 werden. Es geht aber noch weiter mit Forderungen nach Tempo 20 in Tempo-30-Zonen. Am Schluss ist man bei Tempo 0. Um die Worte von Markus Knauss (Grüne) aufzunehmen: Die Mobilitätsinitiative ist nicht auf dem Mist der SVP gewachsen. Das Temporegime ist auf dem grünen Kompost gewachsen.

Samuel Balsiger (SVP): Wir hörten von der FDP-Sprecherin, dass die Messungen aufgrund der Bundesverordnung bei offenem Fenster gemacht werden. Es ist ungeheuerlich, dass eine solche Verzerrung stattfindet. Wenn lärmisolierende Fenster installiert werden, darf man davon ausgehen, dass das Fenster geschlossen wird, wenn man Ruhe haben will. Sie können auch einen Test machen: Schreiben Sie eine günstige Wohnung an einer stark befahrenen Strasse aus und schauen Sie, wie viele Leute Interesse haben. Weshalb kommen so viele Leute in die Stadt Zürich, wenn die Lärmbelästigung so schlimm ist? Weshalb wohnen Leute in diesen Wohnungen? Wenn es Ihnen wirklich um den Lärm ginge und nicht darum, das Auto aus der Stadt zu drängen, könnten Sie dafür sorgen, dass überall Flüsterbeläge eingebaut oder – wie es ein SVP-Vorstoss verlangte – E-Ladestationen massiv ausgebaut werden. Sie könnten sich auch dafür einsetzen, dass mehr lärmisolierende Fenster eingebaut und Messungen bei geschlossenen Fenstern durchgeführt werden. Das Problem wäre so innerhalb eines Jahres gelöst. Aber Sie hetzen lieber den Kanton gegen sich auf und zerstören das Zusammenspiel zwischen Gemeinden und Kanton. Am Schluss werden Sie nichts erreicht haben, weil die E-Autos dank des technologischen Fortschritts so leise sind, dass man sie nicht mehr hört. Ihr Argument mit dem Lärmschutz können Sie dann nicht mehr bringen.

Michele Romagnolo (SVP): Strassenlärm ist Lärm von vorbeifahrenden Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen. Geräusche infolge technischer Manipulationen am Fahrzeug wie zum Beispiel der Einbau einer Auspuffklappe verursachen ebenfalls unnötig Lärm,



werden aber meist falsch interpretiert. Auch das Verhalten des Fahrzeuglenkers – vor allem im Hinblick auf die Gangschaltart und Motordrehzahl – ist ausschlaggebend. Weitere wichtige Einflussfaktoren für die Schallausbreitung sind die Kombination von Reifen und Fahrbahnbelag. Ein moderner geräuschkindernder Strassenbelag kann bis zu 7 Dezibel leiser als der Reifenbelag sein. Das heisst, nach Einbau erzielen die wirkungsvollsten Beläge eine Lärmreduktion von 7 Dezibel, was einer Reduktion von 75 Prozent der Verkehrsmenge entspricht. Die Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute stellt die belagstechnischen Aspekte wie folgt dar: Rollgeräusche entstehen durch Luftverdrängung und Ansaugeffekte des Reifens. Es besteht jedoch der zeitgeistige politische Trend, Tempo 30 ohne umfassende Prüfung anderer Lösungen einzusetzen und damit die Regel von Tempo 50 langsam zur Ausnahme zu machen. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h besteht die Möglichkeit, Radfahrer zu überholen. Bei Tempo 30 ist die Differenzgeschwindigkeit so gering, dass das Überholen lange dauert und in bestimmten Situationen gefährlich sein kann. Daher verzichten einige Autofahrer auf das Überholen, was zu Stau führt. Den Verkehrsfluss zu fördern, finden wir gut. Aber den Ansatz beim Tempolimit finden wir völlig daneben. Wir wollen zügig fahren und nicht schleichen. Dabei spielen der eingelegte Gang und bei Staus das Stop and Go eine grosse Rolle, was Lärm und CO₂-Ausstoss angeht. Treibstoffverbrauch und Emissionen hängen stark davon ab, wie oft gebremst und angefahren wird, nicht von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Tempo-30-Befürworter argumentieren, dass eine geringe Geschwindigkeit gut für die Umwelt sei. Dem ist nicht so: Die Einführung von Tempo 30 führt ohne weitere Massnahmen nicht zu tieferen Luftschadstoffemissionen. Auch der Treibstoffverbrauch ist nicht prinzipiell geringer. Nach einer Studie der Zeitschrift «Auto, Motor und Sport» verbrauchen Autofahrer bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h mehr Stickoxide und haben einen höheren Treibstoffverbrauch. Der Verkehrsfluss und die Fahrweise sind für den Lärm und CO₂-Ausstoss sehr entscheidend. Verschiedene Reifenprofile erzeugen unterschiedliche Abrollgeräusche. Auch falsches Schalten kann dazu führen, dass die Umweltbelastung höher ist. Zu frühes Schalten führt zu einem Kraftstoffverlust des Fahrzeugs. Wird zu spät geschaltet, kommt es zu einem höheren Benzinverbrauch und einer grösseren Belastung der Umwelt. Ausserdem wird der Motor dann aufheulen, was wiederum zu mehr Lärmbelastung führt. Aufgrund der öffentlichen Gegebenheiten ist der heutige Verkehr mit moderater Geschwindigkeit unterwegs. Die Vortrittsberechtigungen entsprechen den üblichen Situationen und haben sich bewährt. Die Gegner argumentieren, das Unfallrisiko sei bei Tempo 30 geringer als bei Tempo 50. Das ist kein Argument gegen Tempo 50. Hinzu kommt, dass es keine nennenswerten Unfallzahlen gibt und keinen Vorteil von Tempo 30. Die meisten Unfälle entstehen wegen der Missachtung der Vorfahrt und den wild fahrenden Velofahrern, nicht aufgrund überhöhter Geschwindigkeit. Die linken Öko-Ideologen fordern eine absolute Geschwindigkeitsreduktion. Die Fakten belegen, dass die Schweiz bereits ein umfassendes Tempolimit hat. In vielen Städten und Gemeinden ist es heute üblich, dass Fahrzeuge nur Tempo 50 und vermehrt 30 km/h fahren dürfen. Es ist bedauerlich, dass sich Menschen ohne technische Kenntnisse zu technischen Themen äussern und Dinge propagieren, die sie nicht verstehen. Es ist umso schlimmer, wenn Politiker versuchen, ihren Status zu verbessern.



Sven Sobernheim (GLP): Martina Zürcher (FDP) sprach den ÖV an. Ich kann Sie beruhigen. Wir sprechen heute nur über die Mobilitätsinitiative. Zum Gegenvorschlag der ÖV-Initiative ist mir bisher kein Referendum bekannt. Wenn wir den ÖV mit Tempo 30 verlangsamen, müssen wir Ausgleichsmassnahmen ergreifen. Das Thema ÖV hat sich mit dem Gegenvorschlag erledigt und sollte in der Mobilitätsinitiative kein Thema mehr sein. Dort geht es wirklich nur noch um Ihre Windschutzscheibenoptik.

Jürg Rauser (Grüne): Für eine Debatte, die nicht hätte geführt werden sollen, weil alles schon gesagt wurde, gab es sehr viele Redner und eine grosse Redezeit der SVP. Wer sich bei Tempo 30 nicht mehr konzentrieren kann, sollte den Führerausweis abgeben.

Urs Riklin (Grüne): Michele Romagnolo (SVP) hat einen fünfeinhalbminütigen Vortrag abgelesen und ich glaube, niemand konnte sich etwas davon merken. Ich möchte darauf hinweisen, dass dies das pädagogische Konzept der SVP ist. Bei jedem Schulhausbau, der in der Kommission behandelt wird, heisst es, Gruppenräume brauche es nicht. Es gebe Bilder aus dem Jahr 1950, auf denen die Lehrperson vorne stehe und referiere. Genau das haben wir heute Abend erlebt. Es bringt nichts und ist Zeitverschwendung.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Der Rat stimmt den Dispositivziffern 1–2 mit 75 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Gegen den Kantonsratsbeschluss vom 31. März 2025 betreffend Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» wird das Gemeindereferendum gemäss Art 33 Abs 2 lit. b KV ergriffen, d. h. es wird verlangt, dass über diese Vorlage eine Volksabstimmung durchgeführt wird.
2. Die Parlamentsdienste werden beauftragt, den Beschluss gemäss Dispositiv-Ziff. 1 der Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich umgehend mitzuteilen.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 28. Mai 2025 gemäss Art. 37 der Gemeindeordnung



11 / 11

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat