

An das Stadtparlament

## Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Erkenntnisse zu Tempo 30 rund um die Altstadt, eingereicht von Stadtparlamentarierin R. Heuberger (FDP)

---

Am 4. Dezember 2023 reichte die Stadtparlamentarierin Romana Heuberger (FDP) namens der FDP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

*«Die IGÖV Zürich hat in einem Positionspapier zum Thema «Tempobeschränkungen und öffentlicher Verkehr» (August 2022; <https://www.voev-zh.ch/icc.asp?oid=10400>) zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen festgehalten, dass dieses «ein über Jahrzehnte ausgebautes, äusserst erfolgreiches ÖV-Gesamtsystem gefährden wird». Die IGÖV befürchtet, dass dadurch letztlich gar ein Rückumstieg auf den MIV erfolgt. Mit dem Bericht wurde eine längst entfachte Kontroverse um die Attraktivität des ÖV und dessen Wirtschaftlichkeit bei Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen erstmals von ÖV-Vertretern analysiert und kritisch hinterfragt. Auch ein Verbund von PostAuto, Stadtbus Winterthur, SZU, VBG, VBZ, ZüriLinie, VZO und ZW hielt in einem Papier vom 17. Mai 2022 (Tempo 30 und öffentlicher Verkehr, Planungsgrundsätze und Anforderungen, S. 6, Fazit) fest: «Die Folgen der Einführung von Tempo 30 für den ÖV sind vor allem in qualitativer Sicht zumeist gravierend». Der Stadtrat von Winterthur hingegen vertritt gemäss Medienmitteilung vom 5. Oktober 2023 die Meinung: «... und dem öffentlichen Verkehr entstehen mit der verringerten Höchstgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer auf diesen Abschnitten lediglich minimale Zeitverluste.»*

*Vom 9. bis 13. Oktober 2023 wurde nun in einem zusammenhängenden Gebiet nördlich der Altstadt Tempo 30 mit Zonensignalisation - auch auf Hauptverkehrsachsen - eingeführt (Kreuz-, Lagerhaus-, Liebe-, Zeughaus-, Museum-, Merkur-, Lind-, General-Guisan-, Streuli-, St. Georgen-, Sulzberg-, Theater- und Trollstrasse).*

*Wir bitten den Stadtrat, dazu folgende Fragen zu beantworten:*

- 1. Wurden seit dem 13. Oktober 2023 auf den genannten Strassenzügen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und Bussen ausgesprochen? Wenn ja, wie viele Bussen (wenn möglich Anzahl Ordnungsbussen, Anzahl Verzeigungen) wurden erteilt?*
- 2. Wird wissenschaftlich geprüft, ob die versprochene Lärmreduktion von -3 Dezibel durch die getroffenen Massnahmen auf diesen Strassenzügen erzielt wird und wenn ja, welche Zeiträume dienen als Grundlage für diese wissenschaftliche Studie?*
- 3. Wurde Stadtbus beauftragt, die seit Einführung von Tempo 30 auf den genannten Strassenzügen entstandenen Kosten sauber zu dokumentieren, damit diese für eine fundierte Auswertung der finanziellen Folgen zur Verfügung stehen?*
- 4. Wann wird der Stadt die Resultate der wissenschaftlichen Studie betreffend erzielter Lärmreduktion und die Zusatzkosten für Stadtbus aufgrund der Einführung von Tempo 30 der Öffentlichkeit zugänglich machen?*
- 5. Ist der Stadtrat bereit, nach Abschluss der Auswertungen die angeordneten Verkehrsanordnungen zu überprüfen und bis dahin weitere entsprechende Anordnungen auszusetzen?»*

**Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

## **1. Tempo 30 rund um die Altstadt**

Die Einrichtung der Tempo-30-Zone nördlich der Altstadt wurde entsprechend dem vom Stadtrat am 16. Juni 2021 beschlossenen Zielbild Temporegime eingeführt<sup>1</sup> und erfüllt das Postulat bezüglich Tempo 30 rund um die Altstadt<sup>2</sup>. Das Zielbild steht im Einklang mit den Leitideen, die in der «Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040»<sup>3</sup> formuliert wurden. Diese Leitideen zielen darauf ab, langfristig eine ausgezeichnete Standort- und Lebensqualität in der Stadt zu gewährleisten.

Das Zielbild berücksichtigt die verkehrlichen Ziele, Leitlinien und Grundsätze, die in den gültigen kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen formuliert sind. Gleichzeitig ist es planerische Grundlage, um die Verpflichtungen aus der Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes zur Sanierung der innerstädtischen Strassen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erfüllen.

## **2. Tempo 30 erhöht die Sicherheit, reduziert den Lärm und verbessert die Luftqualität**

Tempo 30 ist damit nicht nur eine «Verkehrsregel», sondern Teil einer umfassenden städtischen Entwicklungsstrategie, welche die Bedürfnisse von Anwohnenden, Verkehrsteilnehmenden und der Umwelt gleichermaßen berücksichtigt, indem sie Unfallrisiken reduziert, die Lärmbelastung mindert, die Luftqualität verbessert und die Attraktivität des urbanen Raums steigert.

Das Zielbild stützt sich fachlich auf die Erkenntnisse nationaler und internationaler Forschung, unter anderem auf SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung, Forschungsprojekt SVI 2015/004, Winterthur 2019.

### **Zu den einzelnen Fragen:**

#### Zur Frage 1:

*«Wurden seit dem 13. Oktober 2023 auf den genannten Strassenzügen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und Bussen ausgesprochen? Wenn ja, wie viele Bussen (wenn möglich Anzahl Ordnungsbussen, Anzahl Verzeigungen) wurden erteilt?»*

Am Knoten St.-Georgen-/Lindstrasse ist eine automatische Überwachungsanlage (Blitzkasten) vorhanden. Bisher war bis kurz vor dem Knoten Tempo 40 signalisiert. Im Zeitraum vom 1. November 2023 bis Anfang Februar 2024 wurden ca. 0.6 % der dort verkehrenden Fahrzeuge gebüsst, was bedeutet, dass 99,4 % Tempo 30 einhalten (total 7'591 registrierte Bussen während drei Monaten bei einer täglichen Verkehrsbelastung von rund 13'000 Fahrzeugen pro Tag). Dazu gab es 13 Verzeigungen und eine grobe Verkehrsregelverletzung. Weitere Kontrollen wurden keine vorgenommen.

#### Zur Frage 2:

*«Wird wissenschaftlich geprüft, ob die versprochene Lärmreduktion von -3 Dezibel durch die getroffenen Massnahmen auf diesen Strassenzügen erzielt wird und wenn ja, welche Zeiträume dienen als Grundlage für diese wissenschaftliche Studie?»*

---

<sup>1</sup> SR.21.457-1 vom 16. Juni 2021

<sup>2</sup> Parl-Nr. 2019.84 vom 23. September 2020

<sup>3</sup> SR.21.456-1 vom 9. Juni 2021 / Winterthur 2040 — Stadt Winterthur

Die Lärmreduktion bei einer Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit wurde bereits in mehreren Untersuchungen nachgewiesen, weshalb Temporeduktionen sich im Bereich der Strassenlärmsanierung etabliert haben und in der Rechtsprechung aktiv eingefordert bzw. die Strasseneigentümerschaften dazu verpflichtet werden. Das Zielbild Temporegime wie auch weitere Planungen berücksichtigen diese bereits vorhandenen, wissenschaftlichen Erkenntnisse und bauen darauf auf. Nebst der nachgewiesenen Lärmreduktion bringen Temporeduktionen diverse weitere Vorteile mit sich (vgl. Ziffer 2 der Einleitung).

Im Rahmen der zweiten Etappe der Lärmsanierung der Kommunalstrassen (Umsetzung von fünf neuen Tempo-30-Zonen 2024) beteiligt sich die Stadt Winterthur an der Studie «Schweizweite Evaluation neu signalisierter Tempo-30-Abschnitte in Bezug auf Lärmbelastung, Lärmbelästigung und Schlafstörung». Diese wird durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), der ETH Zürich und der Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute Cercle Bruit Schweiz durchgeführt. Die Ergebnisse dieser umfassenden Studie werden in rund zwei Jahren erwartet.

### Zur Frage 3:

*«Wurde Stadtbus beauftragt, die seit Einführung von Tempo 30 auf den genannten Strassenzügen entstandenen Kosten sauber zu dokumentieren, damit diese für eine fundierte Auswertung der finanziellen Folgen zur Verfügung stehen?»*

Stadtbus ist nur sehr marginal auf einem Abschnitt von knapp 100 Metern zwischen zwei Lichtsignalanlagen vom neuen Temporegime betroffen. Aufgrund dieser geringen Betroffenheit lässt sich eine aufwändige Auswertung von Daten nicht rechtfertigen.

### Zur Frage 4:

*«Wann wird der Stadt die Resultate der wissenschaftlichen Studie betreffend erzielter Lärmreduktion und die Zusatzkosten für Stadtbus aufgrund der Einführung von Tempo 30 der Öffentlichkeit zugänglich machen?»*

Siehe Antworten zu den Fragen 2 und 3.

### Zur Frage 5:

*«Ist der Stadtrat bereit, nach Abschluss der Auswertungen die angeordneten Verkehrsanordnungen zu überprüfen und bis dahin weitere entsprechende Anordnungen auszusetzen?»*

Aufgrund des politischen Auftrags durch das Postulat Tempo 30 rund um die Altstadt, des Zielbilds Temporegime, der bereits wissenschaftlich nachgewiesenen Vorteile von Tempo 30 und der aktuellen Rechtsprechung, welche Strasseneigentümerschaften zu Temporeduktionen verpflichtet, sieht der Stadtrat keinen Grund auf weitere Anordnungen zu verzichten.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon