



Sektion Zürich

MEDIENMITTEILUNG – 14. Dezember 2021

«Geschwindigkeitsplan Tempo 30»: Es droht mehr Verkehr in Wohngebieten

Mit dem vom Stadtrat vorgeschlagenen «Geschwindigkeitsplan Tempo 30» wird auch auf Hauptstrassen schleichend Tempo 30 eingeführt. Damit droht eine Verkehrsverlagerung in die Wohnquartiere. Der öffentliche Verkehr verliert durch das Ausbremsen an Attraktivität und dürfte an Nutzung einbüßen. Der vorgestellte Flickenteppich schafft Verunsicherung. Dass die Gesamtkosten der Umsetzung nicht vorliegen, ist unprofessionell. Der TCS Zürich fordert eine über die Stadtgrenzen hinausblickende Verkehrspolitik mit einem entflochtenen Verkehrsnetz, das der Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel gerecht wird.

Der TCS Zürich unterstützt die Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 in Wohnquartieren und rund um Schulanlagen. Für einen gut funktionierenden Verkehr ist innerorts auf den Hauptverkehrsachsen Tempo 50 beizubehalten, bei Tag und Nacht.

Auf diesen verkehrsorientierten Strassen muss die Leistungsfähigkeit für den sicheren und wirtschaftlichen Transport von Menschen und Waren gesichert werden. Der jetzt vorgestellte Flickenteppich mit unterschiedlichen Tempi bei Tag und Nacht ist für alle Verkehrsteilnehmenden verwirrend. Eine Kostenübersicht für die Umsetzung mit Gutachten, neuer Signalisation und baulichen Massnahmen fehlt erstaunlicherweise komplett.

Das nun angekündigte Tempo-Regime dürfte nur der Übergang für ein generelles Tempo 30 auf allen Strassen der Stadt Zürich sein.

Autoverkehr wird in Wohnquartiere getrieben, mehr Lärm und Gefahren

Mit der angekündigten Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen besteht die Gefahr, dass sich Schleichverkehr in die Wohnquartiere verlagert. Ist das Tempo auf allen Strassen gleich tief, leiten die Navigationssysteme die Autofahrer/innen auf dem kürzesten Weg durch die Wohngebiete. Das führt insbesondere in der Nacht zu mehr Lärm.

ÖV verliert an Attraktivität, Mehrverkehr auf den Strassen

Mit Tempo 30 wird auch in der vorgestellten Planung der öffentliche Verkehr ausgebremst, auch wenn dieser auf einer separaten Spur unterwegs ist. Damit verliert der ÖV an Attraktivität. Es besteht die Gefahr, dass mehr und mehr Verkehrsteilnehmende auf die Strasse drängen. Für den Betrieb sind 15 Mio. Franken an jährlichen Mehrkosten für einen notabene schlechteren Service zu tragen. Wer diese Mehrkosten langfristig übernimmt, ist weiterhin unklar, auch wenn die Stadt jetzt eine Übergangsfinanzierung sichert.

Blaulichtorganisationen verlieren wertvolle Zeit, kostspielige Aufstockung nötig

Was gar nicht zur Sprache kam: Tempo 30 ist auch für die Blaulichtorganisationen problematisch, wie der Regierungsrat konstatiert. Bei einem Notfalleinsatz zählt jede Minute. Einrückende werden ebenso ausgebremst, wie die Einsatzfahrzeuge. Die angestrebten 10 Minuten Fahrt zum Einsatzort können nur mit zusätzlichen Stützpunkten und einer Aufstockung des Personals gewährleistet werden. Die finanziellen Auswirkungen sind noch nicht abschätzbar.

Forderungen des TCS Zürich an die urbane Mobilität von morgen

1. Zentrumsfunktion ernst nehmen, in der Verkehrsplanung über die Stadtgrenze denken. Der TCS Zürich erwartet, dass die Stadt Zürich ihre Zentrumsfunktion wahrnimmt. Die Stadt ist keine Insel. Ohne gesamtheitliche Verkehrsplanung werden die Probleme in die Agglomeration verlagert. Zürich erhält als Stadt mehr als 400 Mio. Franken pro Jahr aus dem Finanzausgleich zur Abgeltung der Zentrumslasten, zu denen auch der Verkehr gehört.

2. Verzicht auf Tempo 30 auf Hauptstrassen, mit Ausnahmen – für den ÖV, aber auch für alle Formen des Individualverkehrs. Ausnahmen sollen in Quartier- und Ortszentren sowie im Umfeld von Schulhäusern und vergleichbaren Einrichtungen möglich bleiben. Damit wird die Strassenhierarchie beibehalten und der Schleichverkehr in den Wohnquartieren vermieden. Ein nicht nachvollziehbarer Flickenteppich ist zu vermeiden.

3. Zügiger Ausbau eines räumlich entflochtenen Netzes für den langsamen Individualverkehr ohne Nachteile für andere Verkehrsnutzende. Die bestehende Strasseninfrastruktur ist beschränkt. Der TCS Zürich unterstützt den Ausbau eines sicheren Velonetzes. Der bestehende Strassenraum kann dafür genutzt werden sofern den heutigen Verkehrsnutzenden keine Kapazitätseinschränkungen entstehen. In der Planung ist die effektive Verkehrsleistung der verschiedenen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

Kontakt: Andreas Häuptli, 079 445 08 93, andreas.haeuptli@tcs.ch