



## Beschluss des Stadtrats

vom 10. Mai 2023

GR Nr. 2023/73

### Nr. 1238/2023

#### **Schriftliche Anfrage von Stephan Iten und Christian Huser betreffend flächendeckende Einführung von Tempo 30, Auswirkungen für das ansässige Gewerbe, mögliche finanzielle Einbussen und Steuerausfälle sowie Aufschlüsselung der Steuererträge nach Branchen**

Am 8. Februar 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Stephan Iten (SVP) und Christian Huser (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/73, ein:

Der Stadtrat hält an der nahezu flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf Stadtgebiet fest. Während der Stadtrat in der Antwort zur Interpellation 2020/315 auf die negativen Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr hinweist und damit Kosten von gegen 20 Millionen Steuerfranken in Kauf nimmt, hat der Stadtrat aber noch nie über die Auswirkungen für das in der Stadt Zürich ansässige Gewerbe Stellung genommen

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat sich der Stadtrat schon über die Auswirkungen für das ansässige Stadtzürcher Gewerbe durch die Einführung von nahezu flächendeckendem Tempo 30 auf städtischem Grund Gedanken gemacht? Wenn nein, wieso nicht? Wenn ja, welche?
2. Kann der Stadtrat die finanziellen Einbussen für das ansässige Stadtzürcher Gewerbe beziffern? Wenn nein, wieso nicht? Wenn ja, wie hoch werden diese ausfallen und wie wurde das errechnet?
3. Wurde das Stadtzürcher Gewerbe durch den Stadtrat angefragt, mit welchen finanziellen Einbussen dieses rechnet, welche durch das Tempo 30 verursacht werden? Wenn ja, wann und wie hoch werden die Einbussen sein? Wenn nein, weshalb nicht und wann gedenkt er dies zu tun?
4. Kann der Stadtrat schon Stellung zu den Steuerausfällen des ansässigen Stadtzürcher Gewerbes aufgrund der Einführung von flächendeckendem Tempo 30 nehmen? Wenn ja, wie hoch werden diese sein? Wenn nein, wann werden diese bekanntgegeben werden?
5. Wie stellt sich der Stadtrat zu den Umständen, dass das ansässige Stadtzürcher Gewerbe mit den Temporeduktionen zusätzlich noch weiter eingeschränkt wird, ist das hiesige Gewerbe doch auch schon ohne diese Massnahmen arg gefordert? So sind die Löhne zum Beispiel in der Stadt Zürich höher als in den umliegenden Gemeinden und der Konkurrenzkampf ist schon hart genug, als dass man mit der Verlangsamung diesen noch weiter anheizt.
6. Wie stellt sich der Stadtrat allgemein zum ansässigen Stadtzürcher Gewerbe und deren Steuergeldern?
7. Wie differenziert der Stadtrat das Gewerbe bezogen auf die verschiedenen Branchen?
8. Kann der Stadtrat den Steuerertrag auf die Branchen aufschlüsseln? Wir bitten um eine tabellarische Auflistung.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt.

Mit dem Stadtratsbeschluss zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021) wurde ein wichtiger Schritt getan in Richtung zur Einhaltung der bundesgesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz. Mit diesem Beschluss legte der Stadtrat



2/5

fest, welche Geschwindigkeit aus seiner Sicht auf welchen Strassenabschnitten gelten soll. Jedoch ist es nicht möglich, direkt basierend auf diesem Beschluss Tempo 30 oder Tempo 30 nachts für konkrete Strassenabschnitte einzuführen. Dafür sind auf Gutachten beruhende Verhältnismässigkeitsprüfungen im Einzelfall einschliesslich Abklärungen zur Umsetzung (z. B. Fahrplananpassungen, sollten ÖV-Linien betroffen sein) durchzuführen. Zudem hat Tempo 30 direkt positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere der Zufussgehenden sowie der Velofahrenden, und indirekt auf die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und die Gesundheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung.

Die effektive Verlangsamung durch die Einführung von Tempo 30 kann nicht einer reinen Dreisatz-Rechnung mit Streckenlänge und Höchstgeschwindigkeit gleichgesetzt werden. Tempo 30 führt insbesondere innerorts auch zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Die Leistungsfähigkeit einer Strasse wird innerorts massgeblich durch die Knoten und deren Steuerung, Vortrittsverhältnisse und Fussgängerstreifen beeinflusst. Auf Streckenabschnitten innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit üblicherweise bei 30 bis 35 km/h. Für unregelte Knoten und Rechtsvortritt nimmt die Leistungsfähigkeit mit abnehmenden Geschwindigkeiten der übergeordneten Ströme für die untergeordneten/vortrittsbelasteten Ströme zu<sup>1</sup>. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Einführung von Tempo 30 auf die Kapazitäten des Strassennetzes keinen oder eher einen positiven Einfluss haben wird.

Auch ist davon auszugehen, dass die Einführung von Tempo 30 keine oder nur eine unbedeutende Auswirkung auf die Erreichbarkeit und somit einen wichtigen Standortfaktor haben wird. Die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten des Motorfahrzeug-Verkehrs sind innerstädtisch heute schon gering, Tempo 30 wird die innerstädtischen Reisezeiten höchstens minim verlängern.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu den Fragen 1, 2 und 4**

**Hat sich der Stadtrat schon über die Auswirkungen für das ansässige Stadtzürcher Gewerbe durch die Einführung von nahezu flächendeckendem Tempo 30 auf städtischem Grund Gedanken gemacht? Wenn nein, wieso nicht? Wenn ja, welche? Kann der Stadtrat die finanziellen Einbussen für das ansässige Stadtzürcher Gewerbe beziffern? Wenn nein, wieso nicht? Wenn ja, wie hoch werden diese ausfallen und wie wurde das errechnet? Kann der Stadtrat schon Stellung zu den Steuerausfällen des ansässigen Stadtzürcher Gewerbes aufgrund der Einführung von flächendeckendem Tempo 30 nehmen? Wenn ja, wie hoch werden diese sein? Wenn nein, wann werden diese bekanntgegeben werden?**

<sup>1</sup> ASTRA (2019), Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung. Forschungsprojekt SVI 2015/004 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). Bern.



3/5

Das Tiefbauamt hat 2011 mittels einer Querschnittsanalyse anhand von 35 Standorten in der Stadt Zürich untersucht, wie sich Verkehrsberuhigungen auf den Branchenmix und die Wertschöpfung auswirken<sup>2</sup>.

Die Studie kommt zum Schluss, dass die Lage und die Ausgestaltung der Strasse den Branchenmix bestimmen, da sie einen wesentlichen Einfluss auf die Erschliessungs- und Aufenthaltsqualität der Strasse haben. Je verkehrsberuhigter die Strasse, desto höher ist der Anteil der publikumsorientierten Branchen. Die Studie legt dar, dass an verkehrsberuhigten Strassen im innerstädtischen Bereich die Wertschöpfung im Detailhandel und im Gastgewerbe allgemein höher ausfällt als an Strassen, die eine starke Verkehrsorientierung aufweisen. Dieser Zusammenhang wird der höheren Fussgängerfrequenz zugeschrieben. Daneben werden eine zentrumsnahe Lage und eine gute ÖV-Erschliessung als wertschöpfungstreibend nachgewiesen.

Ein Forschungsbericht der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) bestätigt die Aussagen der Studie des Tiefbauamts. Der Bericht untersucht die ökonomischen Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen bezüglich Beschäftigungsentwicklung und Branchenstruktur in verschiedenen Zentrumstypen<sup>3</sup>. Die Untersuchung kommt zum Schluss, dass Tempo-30-Zonen gesamthaft über alle Branchengruppen hinweg keinen relevanten bzw. einen weitgehend neutralen Effekt haben. Die Branchengruppe «Industrie» (Industrie, produzierendes Gewerbe und Logistik) scheint von Tempo-30-Zonen eher negativ betroffen zu sein. Doch insbesondere in grossstädtischen Kerngemeinden werden diese Auswirkungen kompensiert durch die positive Entwicklung im Sinne einer Zunahme der Beschäftigung in den publikumsorientierten Branchengruppen «Gastgewerbe» (Gastgewerbe und Unterhaltung) und «Detailhandel» (Detailhandel, Post, Telekommunikation und Kleinhandwerk) sowie der Branchengruppe «Finanz & Versicherungen» (Finanz, Versicherung und weitere Bürodienstleistungen). Die Beschäftigungseffekte von Tempo-30-Zonen sind insgesamt gering und gleichen sich über die Branchengruppen hinweg aus.

Gesamthaft kann daher die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Einführung von Tempo 30 keine respektive einen untergeordneten und wenn, eher einen positiven Einfluss auf das Gewerbe haben wird.

Aufgrund dieser Erkenntnisse rechnet die Stadt nicht mit finanziellen Einbussen für «das ansässige Städtzürcher Gewerbe» und damit mit Steuereinbussen, die sich explizit der Einführung von Tempo 30 zuschreiben lassen. Es ist damit zu rechnen, dass mit der Einführung von Tempo 30 die Standortattraktivität für Handel, Dienstleistung und Gastronomie tendenziell zunehmen wird.

<sup>2</sup> Tiefbauamt der Stadt Zürich (2011), Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr. Teil 2: Wertschöpfung und Verkehr. Zürich.

<sup>3</sup> ASTRA (2019), Beschäftigungseffekte der Verkehrsberuhigung von Zentren. Forschungsprojekt SVI 2015/005 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). Bern.



4/5

### Frage 3

**Wurde das Stadtzürcher Gewerbe durch den Stadtrat angefragt, mit welchen finanziellen Einbussen dieses rechnet, welche durch Tempo 30 verursacht werden? Wenn ja, wann und wie hoch werden die Einbussen sein? Wenn nein, weshalb nicht und wann gedenkt er dies zu tun?**

Es wurden keine solchen spezifischen Befragungen durchgeführt und es sind auch keine geplant. Bei diesem Thema können Befragungen nicht als repräsentative Untersuchungsmethode verwendet werden, da die Wirkung prospektiv überschätzt wird. Für eine repräsentative Aussage müssten Langzeitstudien mit Vorher- und Nachher-Untersuchungen durchgeführt werden. Zudem müsste es möglich sein, weitere Entwicklungen mit negativen Effekten auf das spezifische Gewerbe (z. B. Entwicklungen bei den Mietpreisen) herauszurechnen (ceteris paribus). Solche Untersuchungen sind nicht geplant.

### Frage 5

**Wie stellt sich der Stadtrat zu den Umständen, dass das ansässige Stadtzürcher Gewerbe mit den Temporeduktionen zusätzlich noch weiter eingeschränkt wird, ist das hiesige Gewerbe doch auch schon ohne diese Massnahmen arg gefordert? So sind die Löhne zum Beispiel in der Stadt Zürich höher als in den umliegenden Gemeinden und der Konkurrenzkampf ist schon hart genug, als dass man mit der Verlangsamung diesen noch weiter anheizt.**

Der Stadtrat geht davon aus, dass das städtische Gewerbe durch die Einführung von Tempo 30 nicht eingeschränkt, sondern, da es viele publikumsorientierte Branchengruppen gibt, teilweise sogar profitieren wird.

Temporeduktionen gehören zu den Massnahmen bezüglich Lärmschutz, die vom Bund als erste Priorität angesehen werden. Die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, ist ein Auftrag des Bundes, nicht bloss eine Vorgabe der Stadt. Zudem haben reduzierte Geschwindigkeiten weitere Vorteile wie erhöhte Verkehrssicherheit, höhere Aufenthaltsqualität im Strassenraum, höhere Volksgesundheit sowie höhere Standortattraktivität für Wohnen sowie Handel, Dienstleistung und Gastronomie.

### Frage 6

**Wie stellt sich der Stadtrat allgemein zum ansässigen Stadtzürcher Gewerbe und deren Steuergeldern?**

Gewerblich ausgerichtete Betriebe sind für die Stadt Zürich von grosser Bedeutung, auch wenn ihr Steuerertrag mehrheitlich gering ist. Das Gewerbe trägt zur Belebung und Attraktivität des öffentlichen Raums bei und vergrössert die Angebots- und Produktpalette. Aufgrund der starken Verankerung des dualen Bildungssystems bieten Gewerbebetriebe eine Vielfalt an praxisnahen Arbeitsplätzen und Lehrstellen. Sie gewährleisten zudem die Nahversorgung im Quartier und senken den Einkaufsverkehr. Das ansässige Gewerbe leistet einen wesentlichen Beitrag zur urbanen Vielfalt in Zürich und ist ein wichtiger Bestandteil einer diversifizierten Branchenstruktur, wie der Stadtrat bereits 2015 in seinen Strategien 2035<sup>4</sup> festgehalten hat (STRB Nr. 128/2015, Stadtentwicklung Zürich, Neuauflage der Zürcher Dachstrategien «Strategien Zürich 2035»). Allerdings haben kleine und gewerblich ausgerichtete Betriebe aufgrund

<sup>4</sup> «Zürich 2035» Strategien für unsere Stadt, März 2015, Seite 12: «attraktiver Wirtschaftsstandort»



5/5

der wachsenden Flächenkonkurrenz und steigenden Mieten mehr Entwicklungsprobleme als andere Unternehmen – wie dies auch die seit 2005 regelmässig durchgeführten Firmenbefragungen zeigen. Deshalb sichert der Stadtrat mit planungs- und baurechtlichen Instrumenten den Raum für quartierorientiertes Gewerbe und gewerblich-industrielle Betriebe. Liegenschaften Stadt Zürich fördert mit ihrer Gewerbebestraategie bei der Vermietung von städtischen Gewerberäumen zudem die gewerbliche Vielfalt in der ganzen Stadt.

**Frage 7**

**Wie differenziert der Stadtrat das Gewerbe bezogen auf die verschiedenen Branchen?**

Der Begriff «Gewerbe» ist nicht eindeutig definiert. Gemäss der vom Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommenen Studie «Gewerbefreundliche Stadt Zürich» von 2010 von Stadtentwicklung Zürich<sup>5</sup> gehören zum Gewerbe Kleinst- und Kleinunternehmen mit bis zu 49 vollzeitbeschäftigten Personen aus den Bereichen Produktion und Handwerk, Reparatur und Instandhaltung, Gastronomie, Handel und quartierbezogene Dienstleistungen. Die Betriebe sind entweder publikumsorientiert (Gastronomie, Detailhandel, Coiffeur, Wäscherei) oder produzierend (Produktion, Handwerk, Grosshandel Reparatur und Instandhaltung). Gemäss diesem Begriffsverständnis gehören über ein Drittel der Betriebe und rund ein Sechstel der beschäftigten Personen in der Stadt Zürich zum Gewerbe.

**Frage 8**

**Kann der Stadtrat den Steuerertrag auf die Branchen aufschlüsseln? Wir bitten um eine tabellarische Auflistung.**

Eine tabellarische Auflistung des Steuerertrags der gewerblichen Betriebe nach Branchen existiert nicht. Ohnehin sind die Gründe für den wirtschaftlichen Erfolg von Betrieben vielfältig und im Steuerertrag nicht sichtbar. Der Blick auf den Steuerertrag allein greift damit zu kurz. Für die Stadt Zürich gilt konstant seit Jahren: Über 60 Prozent der juristischen Personen bezahlen keine Gewinnsteuern.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti

<sup>5</sup> <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/gesellschaft-und-raum/entwicklung-arbeits-stadt/gewerbe.html>