



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 2. November 2022

GR Nr. 2022/585

Sicherheitsdepartement, Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen», Prüfung Gültigkeit und Antrag auf Ablehnung

I. Ausgangslage

Am 12. Mai 2022 wurde die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» mit 3789 Unterschriften (Angabe Initiativkomitee) eingereicht. Die Initiative verlangt in Form des ausgearbeiteten Entwurfs die Ergänzung der Gemeindeordnung (GO, AS 101.00) mit einer neuen Bestimmung mit folgendem Wortlaut:

Art. 13² (neu)

Auf Hauptverkehrsachsen gilt generell Tempo 50.

Das Initiativkomitee begründet die Volksinitiative wie folgt:

Tempo 30 würgt den Verkehr ab und schadet dem ÖV

Erst Ende Juli beschloss der Zürcher Stadtrat, bis 2030 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf beinahe allen Strassen in der Stadt Zürich von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren.

Das Märchen von der Lärmreduktion

Obwohl Tempo 30 vordergründig mit Lärmreduktion begründet wird, ist die tatsächliche Wirkung deutlich geringer als angenommen. Im Gegenteil, die Temporeduktion wäre für die Nachtruhe der Quartierbevölkerung sogar kontraproduktiv; wenn auch auf den Hauptverkehrsstrassen nur noch Tempo 30 gefahren werden darf, ist ein vermehrter Ausweichverkehr durch Quartierstrassen nicht zu vermeiden.

Negative Nebeneffekte durch Zusatzkosten im ÖV

Nicht zuletzt wird auch der öffentliche Verkehr ausgebremst, weil der Tram- und Busfahrplan an die neue Geschwindigkeit angepasst werden muss. Das ist nicht nur ärgerlich, sondern auch teuer: Gemäss den Verkehrsbetriebern der Stadt Zürich (VBZ) ist bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 mit einer einmaligen Ausgabe von 70 Millionen Franken für die Anschaffung von zusätzlichen Trams und Bussen zu rechnen sowie mit 20 Millionen Franken jährlich für den Betrieb der zusätzlichen Fahrzeuge.

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 609/2022 stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Volksinitiative (nachfolgend: Initiative) fest und beauftragte die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, die Gültigkeit der Initiative zu prüfen und bis zum 12. November 2022 entweder dem Stadtrat zuhanden des Gemeinderats Antrag betreffend eine allfällige Ungültigkeitserklärung zu stellen oder im Fall der Gültigkeit beim Stadtrat den Entscheid hierüber und über die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags einzuholen und diesem anschliessend innert Frist zuhanden des Gemeinderats Bericht und Antrag über die Initiative zu erstatten.

Die Bestimmungen der kantonalen Initiative (§§ 122–139 b Gesetz über die politischen Rechte [GPR, LS 161]) gelten unter Beachtung von Besonderheiten sinngemäss (§ 155 GPR). Über die Gültigkeit der Initiative hat der Stadtrat innert sechs Monaten seit Einreichung zu beschliessen (§ 130 Abs. 1 GPR). Hält der Stadtrat die Initiative wenigstens teilweise für gültig, erstattet er dem Gemeinderat innert neun Monaten nach ihrer Einreichung Bericht und Antrag über



2/8

deren Gültigkeit und Inhalt (§ 130 Abs. 3 GPR). Mit Datum des heutigen Beschlusses sind diese Fristen gewahrt.

II. Gültigkeit der Initiative

Mit einer kommunalen Volksinitiative kann der Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses über alle Gegenstände verlangt werden, die dem obligatorischen oder dem fakultativen Referendum unterstehen (§ 147 Abs. 2 GPR und Art. 31 GO).

Für die Gültigkeit der Initiative gelten nach §§ 148 Abs. 2 und 155 i. V. m. § 128 Abs. 1 GPR Art. 28 Abs. 1 Kantonsverfassung (KV, LS 101) und sinngemäss § 121 Abs. 2 GPR. Die Initiative ist somit gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht offensichtlich undurchführbar ist und nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst (Art. 28 Abs. 1 lit. a–c KV). Enthält eine Initiative Begehren verschiedener Art, müssen diese zudem einen hinreichenden inneren Zusammenhang aufweisen (§ 121 Abs. 2 GPR).

1. Form und Einheit der Materie

Für die Form der Initiative gelten Art. 25 KV sinngemäss sowie § 120 Abs. 2 und 3 GPR (§ 148 Abs. 1 GPR). Die vorliegende Initiative verlangt die Ergänzung der Gemeindeordnung um eine zusätzliche Bestimmung. Die Änderung der Gemeindeordnung untersteht nach Art. 34 lit. a GO dem obligatorischen Referendum. Der Gegenstand der Initiative ist somit initiativfähig i. S. v. § 147 Abs. 2 GPR.

Die Initiative weist die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs gemäss § 120 Abs. 2 GPR auf und beschlägt lediglich eine Sachfrage mit einem einzigen Begehren (kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen). Die Einheit der Materie ist daher gewahrt.

2. Durchführbarkeit

Gemäss Art. 28 Abs. 1 lit. c KV darf eine Initiative nicht offensichtlich undurchführbar sein. Diese Verfassungsbestimmung zielt auf Initiativen ab, die sich aus tatsächlichen Gründen zweifelsfrei nicht verwirklichen lassen (Peter Saile/Marc Burgherr, Das Initiativrecht der zürcherischen Parlamentsgemeinden, Zürich/St. Gallen 2011, Rz. 111).

Vorliegend ist der vom Initiativkomitee gewählte Begriff der «Hauptverkehrsachsen» nicht ganz eindeutig. Während das Strassenverkehrsrecht bezüglich der verschiedenen Arten von Strassen lediglich Haupt- und Nebenstrassen unterscheidet, unterteilt sie die kantonale und regionale Richtplanung anhand ihrer Funktion in Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen (kantonaler Richtplan) und Verbindungsstrassen (regionaler Richtplan). Es dürfte aber davon auszugehen sein, dass hier (zumindest) die Hauptverkehrsstrassen gemäss kantonalem Richtplan gemeint sein sollen. Seit 1. Januar 2023 wird auch der neue Begriff «verkehrsorientierte Strasse» verwendet (Art. 1 Abs. 9 revidierte Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21]). Dabei handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind und sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen sollen. Neu sind Tempo-30-Zonen (nicht die Signalisation einer Strasse mit Tempo 30) gemäss Art. 108 SSV, nur auf nicht-verkehrsorientierten Strassen möglich. Am Umstand, dass die Initiative durchführbar ist, ändern diese Neuerungen nichts. Es verbleibt



3/8

ein Anwendungsbereich, in dem der Stadt ein Ermessensspielraum zukommt. Das Erfordernis der Durchführbarkeit kann somit als erfüllt gelten.

3. Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht

Weiter ist zu prüfen, ob die vorliegende Initiative gegen übergeordnetes Recht verstösst und deshalb unrechtmässig ist:

Für die Beurteilung der materiellen Rechtmässigkeit einer Initiative ist ihr Text nach den anerkannten Interpretationsgrundsätzen (Wortlaut, Systematik und Teleologie) auszulegen. Von verschiedenen Auslegungsmöglichkeiten ist dabei jene zu wählen, die einerseits dem Sinn und Zweck der Initiative am besten entspricht und zu einem vernünftigen Ergebnis führt und andererseits mit dem übergeordneten Recht vereinbar erscheint.

Inhaltlich verlangt die vorliegende Initiative gemäss Wortlaut, dass auf Hauptverkehrsachsen in der Stadt Zürich generell Tempo 50 gelten soll und beschlägt somit vorab das Strassenverkehrsrecht. Gemäss Art. 82 Abs. 1 Bundesverfassung (BV, SR 101) erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr – die diesbezügliche Rechtsetzungskompetenz liegt alleine beim Bund. Die Stadt ist daher nicht befugt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet per Rechtssatz generell zu regeln bzw. zu beschränken (vgl. Bundesgerichtsentscheid [BGE] 130 I 134 E. 3.2). Sodann beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts aufgrund von Art. 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz [SVG, SR 741.01] i. V. m. Art 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelnverordnung [VRV, SR 741.11]) ohnehin 50 km/h. Insofern enthält der Initiativtext bloss eine deklaratorische Wiedergabe des Bundesrechts.

Daher kann es sich bei der von der Initiative verlangten Neuregelung von Art. 13 Abs. 2 nGO von vornherein nicht um eine direkt anwendbare, allgemeingültige Verkehrsregel handeln. Diese ist vielmehr als Norm programmatischer Natur zu verstehen, die anzeigen soll, in welcher Weise von Handlungsspielräumen Gebrauch zu machen ist, die das anwendbare Recht zur Verfügung stellt.

In bestimmten Fällen, wie beispielsweise bei beeinträchtiger Verkehrssicherheit und/oder übermässiger Umweltbelastung, sieht das Strassenverkehrsrecht des Bundes jedoch zwingend Ausnahmen von der allgemeinen Innerorts-Höchstgeschwindigkeit vom Tempo 50 vor (vgl. Art. 108 Abs. 2 SSV). Die gewählte Formulierung der Initiative «gilt generell Tempo 50» schliesst solche Ausnahmen nicht ausdrücklich aus, sondern lässt Raum dafür, dass zwingende übergeordnete Vorgaben vorgehen, insbesondere auch eine Reduktion von Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen.

Generell enthalten Gemeindeordnungen nur generell-abstrakte Normen, insbesondere zu den Grundzügen der Organisation und der Zuständigkeit der Gemeinden (vgl. § 4 Abs. 1 Gemeindegesetz [GG, LS 131.1] sowie Art. 89 KV). Neben diesem notwendigen Inhalt der Gemeindeordnung gibt es aber auch Bestimmungen, die fakultativ in der Gemeindeordnung verankert werden können. Zulässig sind dabei auch Normen, die politische Ziele definieren oder als Programmnormen Grundzüge festlegen (vgl. RRB Nr. 1318/2002, zum Ganzen: Saile/Burg-herr/Loretan, Verfassungs- und Organisationsrecht der Stadt Zürich, Zürich/St. Gallen, 2009,



4/8

N 54 ff.). Die GO weist denn auch bereits heute eine ganze Anzahl von Ziel- und Programmnormen auf.

Der Text der Initiative soll im Art. 13 GO mit der Marginalie «Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen» als neuer Abs. 2 als weiterer Grundsatz oder als Präzisierung des Grundsatzes nach Abs. 1 eingeschoben werden. Damit wird der bisherige Abs. 2, wonach die Stadt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten handelt und ihn gegenüber übergeordneten Stellen vertritt, zu Abs. 3 und gilt somit auch für die Forderung der vorliegenden Initiative. Somit enthält die Initiative den Auftrag, im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten gemäss dem Grundsatz zu handeln und diesen gegenüber übergeordneten Stellen zu vertreten.

Kann einer Initiative ein Sinn beigemessen werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt, ist sie nach dem Günstigkeitsprinzip bzw. dem Grundsatz «in dubio pro populo» als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen. Vorliegend ist eine solche verfassungs- und gesetzeskonforme Auslegung möglich.

4. Zusammenfassung

Die Initiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wahrt die Einheit der Materie, ist nicht offensichtlich undurchführbar und verstösst auch nicht offensichtlich gegen übergeordnetes Recht. Die Initiative ist somit gültig.

III. Materielle Prüfung

1. Rechtliches

Der Bund hat gestützt auf seine Rechtsetzungskompetenz im Strassenverkehrsrecht festgelegt, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts 50 km/h beträgt (vgl. Art. 32 Abs. 2 SVG i. V. m. Art 4a Abs. 1 lit. a VRV). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenabschnitte von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (lit. d).

Beim Erlass von Temporeduktionen sind die zuständigen Behörden gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV an den Grundsatz der Verhältnismässigkeit gebunden. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist darüber hinaus ein allgemeines Grundprinzip, das das gesamte Verwaltungshandeln umfasst und Bundesverfassungsrang hat (vgl. Art. 5 Abs. 2 BV). Er fordert, dass Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels notwendig und geeignet sind. Ferner muss eine Massnahme durch ein das private Interesse überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt und somit zumutbar sein. Da der Erlass von örtlichen



5/8

Verkehrsordnungen regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden ist, verfügen die zuständigen ortskundigen Vollzugsbehörden dabei grundsätzlich über einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. z.B. BGE 1C_117/2017 E. 3.3 vom 20. März 2018).

Das Ermessen der Behörden ist dabei kein freies ungebundenes Ermessen, sondern ein pflichtgemässes Ermessen, das sich innerhalb der Verfassungsschranken bewegen muss (vgl. Alain Griffel, Allgemeines Verwaltungsrecht im Spiegel der Rechtsprechung, 1. Auflage 2017, Rz. 268 ff.). Wo das Gesetz Ermessen einräumt, und damit einen differenzierten Einzelfallentscheid für nötig hält, sind die Behörden verpflichtet, sachliche Unterscheidungen zu treffen und den konkreten Umständen des Einzelfalls angemessene Rechtsfolgen zu treffen.

Eine ordentliche Einzelfallprüfung ist in allen Fällen von Art. 108 Abs. 2 lit. a–d SSV bereits aufgrund des Strassenverkehrsrechts zwingend erforderlich:

Liegt beispielsweise eine erhebliche Gefährdung von Zufussgehenden vor (lit. b) und sind keine milderen Mittel ersichtlich, sind die zuständigen Behörden zur Anordnung von Tempo 30 verpflichtet. Hierbei ist auch nicht erforderlich, dass sich die Gefährdung bereits in Verkehrsunfällen niedergeschlagen hat. Unter solchen Umständen wäre es gemäss Bundesgericht ermessensmissbräuchlich, den Interessen an einem möglichst raschen Vorankommen den Vorrang vor der physischen Integrität von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden zu geben (vgl. BGE 139 II 145 E. 5, 5.6 und 5.10).

In Fällen übermässiger Lärmbelastungen (lit. d) ist ebenfalls bereits aufgrund des Strassenverkehrsrechts stets eine ordentliche Einzelfallprüfung erforderlich. Zusätzlich sind dort aber auch die Umweltgesetzgebung gemäss Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]) und die Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) zu beachten: Werden Lärmgrenzwerte überschritten, löst dies eine Sanierungspflicht der Anlage – d. h. vorliegend der Strasse – aus (vgl. Art. 16 USG sowie Art. 13 Abs. 1 LSV). Bei der Strassenlärmsanierung sind in einem ersten Schritt Massnahmen bei der Lärmquelle zu prüfen (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG und Art. 13 Abs. 3 LSV), zu denen auch Tempoherabsetzungen gehören. Die Prüfung von Tempoherabsetzungen als Massnahme an der Quelle ist daher im Rahmen dieses ersten Schritts zwingend vorzunehmen. Nur wenn Massnahmen an der Quelle – insbesondere Temporeduktionen und/oder der Einbau von lärmarmen Belägen – nicht möglich sind, nicht ausreichen oder diesen überwiegenden Interessen entgegenstehen, sind in einem zweiten Schritt Massnahmen gegen die Lärmausbreitung – also beispielsweise der Bau von Lärmschutzwänden – zu untersuchen (vgl. Art. 13 Abs. 2 und 3 LSV) oder Sanierungserleichterungen zu gewähren (vgl. Art. 17 USG und Art. 14 LSV). Dem Lärmschutzinteresse ist bei der Verhältnismässigkeitsprüfung ein hohes Gewicht beizumessen. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung handelt es sich bei der Gewährung von Sanierungserleichterungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nämlich um Ausnahmebewilligungen, deren Erteilung nur restriktiv bzw. in Sonderfällen als «ultima ratio» erteilt werden darf (vgl. z.B. BGE 1C_117/2017 E. 3.1 vom 20. März 2018 und BGE 1C_11/2017 E. 2.1 vom 2. März 2018).

Somit gilt die klare höchstrichterliche Vorgabe, den Lärm – wie von Art. 11 Abs. 1 USG vorgesehen – primär und wenn immer möglich durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (vgl. BGE 1C_275/2020 E. 3.2 letzter Abschnitt vom 6. Dezember 2021; BGE 1C_91/2020 E. 5.5



6/8

vom 4. März 2020). Vielerorts ist zur Einhaltung der bundesrechtlichen Vorgaben bei Emissionsüberschreitungen durch Strassenlärm denn auch eine Kombination verschiedener Massnahmen nötig, da weder der Einbau von Flüsterbelägen noch die Elektromobilität als Einzelmassnahme ausreichen. Somit lassen sich die bundesrechtlichen Vorgaben ohne Tempoherabsetzungen gar nicht einhalten.

Der Bund hat somit auch bereits umfassend geregelt, wie Lärmsanierungen von Strassen zu erfolgen haben. Daher haben weder der Kanton noch die Stadt Zürich als Gemeinde die Kompetenz, Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen auf dem Gebiet der Stadt Zürich generell auszu-schliessen, wie das die Initiative beabsichtigt.

Die vorstehenden Vorgaben des Bundesrechts zur Prüfung von Temporeduktionen gelten gemäss ständiger Bundesgerichtsrechtsprechung auch auf verkehrsreichen Strassen. Dies grundsätzlich unabhängig von der richtplanerischen Klassierung und auch unabhängig davon, ob ein Strassenzug als Hauptstrasse im Sinne der SSV signalisiert ist, beziehungsweise ob es sich um eine Strasse handelt, die im Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (SR 741.272) aufgeführt ist (vgl. BGE 136 II 539 E. 2.2, BGE 1C_558/2019 E. 6.6 vom 8. Juli 2020 sowie BGE 1C_618/2018 E. 3.4 vom 20. Mai 2019). Unterschiede können sich in diesem Zusammenhang hinsichtlich der Anordnung von Tempo 30 als Zonen- oder Streckensignalisation ergeben. Die Art der Signalisation ist jeweils anhand der konkreten Ortsgegebenheiten zu bestimmen (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.1).

Schliesslich verpflichtet auch die Verfassung des Kantons Zürich die Stadt dazu, für eine sichere und umweltgerechte Ordnung des Verkehrs zu sorgen (vgl. Art. 104 Abs. 1 KV). Daraus kann ebenfalls eine Verpflichtung zur Prüfung einer Geschwindigkeitsherabsetzung resultieren.

2. Inhaltliches

Inhaltlich ist zu den Argumenten der Initiative Folgendes festzuhalten:

Für die vom Strassenverkehrslärm mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffenen Personen spielt es keine Rolle, ob sie an einer Hauptverkehrsachse wohnen oder nicht. Bei einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h liegt auf allen Strassen eine Reduktion der Lärmbelastung um mindestens 2,5 dB(A) tagsüber und 3 dB(A) nachts vor. Für die vom Strassenverkehrslärm betroffenen Personen ist dies deutlich wahrnehmbar. Dies entspricht nämlich ungefähr der Lärmreduktion bei einer Halbierung der Verkehrsmenge. Zudem kann sich eine Temporeduktion nachts positiv auf die Aufweckschwelle, insbesondere auf deren Maximalpegel auswirken. Die Lärmschutzmassnahmen dienen dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung und haben einen entsprechend hohen Stellenwert. Bei einer Hauptverkehrsachse insbesondere in Wohngebieten dürfte die Anzahl der von Strassenlärm betroffenen Personen hoch sein. Als Beurteilungsgrundlage kommt der Anzahl der von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffenen Personen denn auch eine erhebliche Bedeutung zu. Mit den vom Initiativkomitee befürchteten Ausweichfahrten in die Quartiere ist kaum zu rechnen, da auf den angrenzenden Quartierstrassen in der Regel ebenfalls Tempo 30 gilt, dabei meistens Umwege in Kauf zu nehmen sind und Quartierstrassen grundsätzlich auch nicht vortrittsberechtigt sind. Selbstverständlich ist dieser Aspekt aber in jedem Einzelfall zu



prüfen. Zudem kann Tempo 30 bei einem grösseren Verkehrsaufkommen auf einer Strasse durch einen gleichmässigeren Verkehrsablauf zu einer Verflüssigung des Verkehrs führen. Schliesslich erhöht sich mit Tempo 30 auch die Verkehrssicherheit, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 30 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringern. Bereits bei der Prüfung von neuen Tempo-30-Strecken sind die negativen Auswirkungen samt allfälligen Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr in die Interessenabwägung und damit bei der Entscheidungsfindung einzubeziehen. Fällt der Entscheid zugunsten von Tempo 30 aus, gilt es Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs wo immer möglich durch andere Massnahmen (z. B. Optimierung von Lichtsignalanlagen, Eigentrassees, Vermeidung von Rechtsvortritten usw.) zu kompensieren. Wo diese Massnahmen alleine nicht ausreichen, kann das Angebot nur durch zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal aufrechterhalten werden, was entsprechende Mehrkosten zur Folge hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die von den Initianten erwähnten Fahrzeugbeschaffungskosten grundsätzlich in den jährlichen Folgekosten für den Betrieb enthalten sind und nicht zusätzlich anfallen. Bis die Finanzierung dieser Kosten mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) geklärt ist, hat der Stadtrat entschieden, die entsprechenden Mehrkosten bis Ende 2023 durch die Stadt zu tragen. Zu diesem Zweck hat der Stadtrat mit STRB Nr. 1076/2021 einen Rahmenkredit von 2 Millionen Franken bewilligt. Im Anschluss an den Rahmenkredit soll die einstweilige Finanzierung durch die Stadt mittels Verordnung gesichert werden. Das entsprechende Geschäft ist aktuell beim Gemeinderat pendent (GR Nr. 2022/283). Damit soll das städtische Angebot im öffentlichen Verkehr auch nach der Einführung von Tempo 30 gewährleistet werden.

Somit sprechen auch die inhaltlichen Gründe gegen das Anliegen der Initiative.

IV. Zusammenfassung und Fazit

Zusammengefasst verpflichtet das übergeordnete Recht die zuständigen Behörden somit in allen von Art. 108 Abs. 2 SSV aufgezählten Fällen stets zu einer Einzelfallprüfung von Tempo 30, wobei sie an den Verhältnismässigkeitsgrundsatz gebunden sind. Diese Einzelfallprüfung darf weder unterbleiben noch unsachgemäss oder ergebnisorientiert zugunsten einer schematischen Pauschallösung von Tempo 50 erfolgen. Spezifische Erfordernisse konkreter Situationen wie Sicherheitsdefizite oder übermässige Lärmbelastungen liessen sich so von vornherein nicht mehr berücksichtigen. Auf die Anordnung einer Temporeduktion darf nur verzichtet werden, wenn im konkreten Einzelfall entweder mildere Mittel zur Verfügung stehen oder Gegeninteressen vorliegen, die das öffentliche Interesse an der Einführung von Tempo 30 überwiegen. Bei der erforderlichen Interessenabwägung ist allfälligen Schutzpflichten des Staates ein grosses Gewicht beizumessen. Dies ist insbesondere bei der Prüfung von Temporeduktionen infolge bestehender Sicherheitsdefizite und/oder überschrittener Lärm-schutzgrenzwerte der Fall.

Anstelle einer umfassenden Interessenabwägung eine einseitige Bevorzugung der Interessen des motorisierten Individualverkehrs zulasten der Verkehrssicherheit und/oder des Umweltschutzes vorzusehen, ist nicht zulässig und auch nicht angebracht. Bei der gegebenen Ausgangslage verzichtet der Stadtrat auf die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags und lehnt die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» ab.



8/8

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird gültig erklärt.**
- 2. Zuhanden der Stimmberechtigten:**

Die Volksinitiative «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» wird abgelehnt.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti