

04.03.2020 Von: Lorenz Steinmann

Zürberg, Zürich Nord

Das Chaos um die Tempo-30-Zonen

Die Tempo-30-Zonen in Zürich gleichen einem Flickenteppich. Nun will die Stadt den Langsamverkehr nochmals massiv ausdehnen. Die Unsicherheiten bleiben bestehen.

Seit bald 30 Jahren gilt in Zürich die Einführung von Tempo-30-Zonen als günstigstes Mittel, um den Verkehrslärm zu reduzieren. Laut dem Sicherheitsdepartement nimmt der Verkehrslärm um rund 3 Dezibel ab, wenn die Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer gesenkt wird. Dies entspreche in der Wahrnehmung einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Doch wer als Automobilist durch Zürich fährt, weiss: Die ausgeschilderten Tempo-30-Zonen wirken wie ein Flickenteppich. Paradebeispiel ist die Riedtlistrasse im Kreis 6 mit zwei Schulhäusern links und rechts von der Strasse. Doch hier gilt im Gegensatz zum nicht weit entfernten Gebiet um den Rigiplatz, Tempo 50. Die Ausschilderung ist unklar, Automobilisten, aber auch Schülerinnen und Schüler sind irritiert.

Heiko Ciceri, Sprecher der Dienstabteilung Verkehr, sagt: «Ausschlaggebend waren bei der Riedtlistrasse die Mehrkosten, die für den öffentlichen Verkehr entstanden wären. Im Rahmen der zweiten Welle der Strassenlärmsanierung wird auch hier eine Temporeduktion geprüft und eine Neubeurteilung vorgenommen.» Ciceri spricht damit das Argument an, das einige Jahre Gewicht hatte in Zürich. Nämlich, dass der öV Priorität habe und Tempo 30 statt Tempo 50 mehr Personalkosten und mehr Fahrzeuge bedeute.

Ohne grosses Aufsehen hat mittlerweile ein Umdenken stattgefunden. Auch hier ein Beispiel: Der damals zuständige Stadtrat Richard Wolff (AL) betonte Anfang 2017 noch, es sei wegen den VBZ unmöglich, auf der Mutschellen-, der Waffenplatz-, der Brunau-, der Rieter- und der Brandschenkestrasse Tempo 30 einzuführen. Zwei Jahre später bestätigt Heiko Ciceri, dass dort ungefähr ab dem 20. April 2020 die Umsetzung erfolge. Diese Strassen sind nur einige von vielen. Nach einem Bundesgerichtsurteil vom März 2018 sind zu den bestehenden Tempo-30-Zonen über 50 neue hinzugekommen. Laut Ciceri sind fast alle umgesetzt: «Es fehlen noch die Albisstrasse beim Morgental, die Schaffhauserstrasse beim Seebacherplatz und die Leimbachstrasse. Bei diesen besteht eine Abhängigkeit zu Bauprojekten.»

Die «zweite Welle»

Zurück zum von Heiko Ciceri angesprochenen Stichwort «zweite Welle», also dem Plan, noch mehr Tempo-30-Zonen einzuführen. Laut dem Wissen der Stadt können momentan gut 50 000 Menschen von weniger Lärm wegen Tempo 30 profitieren. Doch gemäss dem städtischen Umweltbericht sind nach wie vor etwa 140 000 Menschen von übermässigem Lärm betroffen. Salopp gesagt geht es mit der «zweiten Welle» darum, auch die restlichen 90 000 Menschen zu berücksichtigen. Welche Strassen dies sein werden, ist aber noch offen. Ebenfalls offen ist, ob und wie die Rosengartenstrasse betroffen sein wird. Ciceri dazu: «Derzeit werden stadtintern Diskussionen geführt. Es ist davon auszugehen, dass die Erkenntnisse über das weitere Vorgehen zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert werden.» Vage bleibt der Sprecher auch bei Tempo 30 nachts. Dabei hiess es nach dem Verkünden der Testresultate im Juli 2019, dass man sich nun damit auseinandersetze. Nochmals Ciceri: «Inwiefern Tempo 30 nachts umgesetzt werden kann, ist Gegenstand der konzeptionellen Überlegungen im Rahmen der zweiten Welle der Strassenlärmsanierung. Diese Planungen laufen derzeit.»

Keine Freude an der geplanten weiteren Einführung von Tempo 30 hat der Automobilclub der Schweiz ACS. «Die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist meist politisch motiviert», so Zentralpräsident Thomas Hurter in einem Blogbeitrag.

ACS sagt Nein auf Hauptachsen

Dies zeige sich daran, dass mittlerweile auch auf vielen Hauptverkehrsachsen Tempo 30 eingeführt werden soll, obwohl an diesen Strassen nur wenige Einwohner von einer Lärmsanierung profitieren könnten. Hurter: «Der ACS ist nicht generell gegen Tempo 30. Er befürwortet solche Temporeduktionen aber nur, wenn sie wegen der Verkehrssicherheit sinnvoll sind. Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen als Lärmschutzmassnahme lehnt der ACS aber kategorisch ab.»