



Die Forchstrasse gehört zu den Stadtzürcher Problemzonen in Sachen Tempo 30. Foto: Andrea Zahler

Tempo 30 – drei Knackpunkte

Trams, Autos, Lärm Bis 2030 soll sich die Stadt Zürich in eine riesige 30er-Zone verwandeln. Aber der Stadtrat zögert. Weshalb?

Patrice Siegrist

Die Verlangsamung des Zürcher Verkehrs kommt nur schleppend voran. Eigentlich hätte der Stadtrat vor den Sommerferien seine nächste Tempo-30-Etappe präsentieren wollen. Ganz konkret, Strasse für Strasse. Doch die Stadtregierung war sich offenbar im Detail uneinig. Sie rang sich einzig zu einer Absichtserklärung durch: Bis frühestens 2030 solle weitgehend Tempo 30 gelten. Die entscheidende Frage – wo, und wo nicht? – bleibt offen.

In zwei Antworten auf Vorstösse der Gemeinderatsmitglieder Simone Brander (SP) und Markus Knauss (Grüne) führt der Stadtrat nun aus, warum er beim Tempo 30 zögert. Die Antworten beinhalten eine Liste mit 151 Strassenabschnitten, auf denen zwei zentrale Interessen aufeinanderprallen: mehr Ruhe für Tausende durch Verkehrslärm geplagte Anwohner gegen Sekunden im eng getakteten Fahrplan der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

In all diesen Fällen muss der Stadtrat entscheiden: Gewichtet er den Lärmschutz höher oder die Fahrtgeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs?

Zusätzliche Brisanz durch verdichtetes Bauen

Einige Strassen auf der langen Liste sind besonders umstritten, etwa die Forchstrasse, wie der Stadtrat und VBZ-Verantwortliche Michael Baumer (FDP) in einem Interview mit der NZZ hervorhob. Vom Kreuzplatz bis zur Stadtgrenze leben an den Abschnitten, wo der Strassenlärm am lautesten dröhnt, über 2000 Menschen. Gleichzeitig fahren das 11er-Tram, die Buslinie 31 und die Forchbahn auf der Forchstrasse. Sie alle müssten bei Tempo 30 abbremsten, was Michael Baumer «unbedingt verhindern» möchte.

Wo also viele Menschen an besonders lauten Strassen leben und gleichzeitig wichtige ÖV-Achsen an diesen entlangführen, da ist Tempo 30 besonders umstritten.

Auf der Liste des Stadtrats gibt es mehrere solche Fälle. Einige der prominentesten: die Rosengarten-, die Badener-, die Wehntaler-, die Seefeld-, die Hohl-, die Winterthurer-, die Birmensdorfer- oder die Altstetterstrasse. Hinzu kommt: Viele dieser Achsen liegen in Gebieten, wo die Stadt verdichten will. Künftig sollen dort also noch mehr Leute wohnen, was diesen Abschnitten zusätzliche Brisanz verleiht.

Baumer und die VBZ wehren sich aus zwei Gründen gegen Tempo 30 auf diesen Achsen. Sie

fürchten erstens, dass der ÖV an Attraktivität verliert, weil die Reisen für die Passagiere länger dauern werden. Zweitens verteuert ein flächendeckendes Tempo-30-Netz den ÖV. Die VBZ schätzen die zusätzlichen Kosten auf jährlich 20 Millionen Franken. Der Grund: Fahren Trams und Busse weniger schnell, werden neue Fahrzeuge und mehr Personal nötig, um den Fahrplan einzuhalten. Auf einer einzigen Linie kostet das schnell Hunderttausende Franken.

Mit diesen Argumenten hatten die VBZ lange Erfolg. Der Stadtrat gewichtete die Interessen des öffentlichen Verkehrs oft höher als den Lärmschutz und verschonte die VBZ auf wichtigen Verkehrsachsen vor Tempo 30.

Die Schonzeit endete 2019, als die Stadt nach einem Gerichtsentcheid im Brunau-Quartier unerwartet Tempo 30 erliess. In einem Communiqué vor den Sommerferien betonte sie noch einmal, dass auch VBZ-Strecken betroffen sein würden.

Der Betrieb des 72er-Busses wird 600'000 Franken teurer

Erstmals zeigen nun Berechnungen der VBZ, wie stark sich die Busse im Brunau-Quartier zwischen der Bederstrasse im Enge-Quartier und dem Morgental in Wollishofen tatsächlich verlangsamt haben. Im September 2020 war der 72er in Richtung Morgental je nach Uhrzeit im Schnitt zwischen 30 und 36 Sekunden langsamer unterwegs als im Vergleich zu 2018. In Richtung Milchbuck verlor er 44 bis 52 Sekunden, was ein bisschen weniger ist als von den VBZ prognostiziert. Die Mehrkosten für den 72er: rund 600'000 Franken pro Jahr.

Diesen Betrag übernahm ausnahmsweise der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), da er unvorhergesehen angefallen war. Der ZVV machte aber jüngst an einer Pressekonferenz erneut klar: Er ist nicht bereit, die Kosten für eine flächendeckende Tempo-30-Strategie zu tragen. Der Stadtrat bedauert dies. Inzwischen hat er aber entschieden, allfällige Mehrkosten selbst zu finanzieren, sollte der ZVV bei seiner Haltung bleiben.

Bislang musste die Stadt für Tempo 30 auf ÖV-Strecken nichts bezahlen, obwohl Tram und Busse bereits auf 45 Strassenabschnitten höchstens 30 km/h fahren dürfen. Dies ist der Stadt gelungen, indem sie andere Vorteile für Tram und Bus herausgeholt hat. Eigene Busspuren auf der Hard- und der Hohlstrasse zum Beispiel sorgen für ein rascheres Vorwärtkommen der Busse. Das gleicht die Zeitverluste durch Tempo 30 wieder aus.

Doch die VBZ und die Dienstabteilung Verkehr mahnen: Die Priorisierung des ÖV sei in den letzten Jahren stark verbessert worden und inzwischen auf hohem Niveau. Der Spielraum werde knapp, um weitere Verlangsamungen abzufangen.

VBZ-Vertreter warnen zudem davor, eigene Bus- und Tramspuren bei Strassenbauprojekten aufzuheben. Das geschah jüngst in der Langstrassenunterführung, wo Platz fürs Velo geschaffen wurde. Eine solche Aufhebung bewirke mehr Mischverkehr, was wiederum zu stärkeren Behinderungen führen könne.

Mit weniger Autos käme der ÖV schneller voran

Mit solchen Einwänden aus Sicht des ÖV bekämpfen auch die bürgerlichen Parteien die Tempo-30-Pläne. Die links-grünen Befürworterinnen kontern: Nicht nur Tempo 30 verursache Mehrkosten und Zeitverluste im öffentlichen Verkehr. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) sei ebenso dafür verantwortlich.

Der Stadtrat bestätigt dies in seiner Antwort: «Wenn es gelingen würde, den MIV auf ein Niveau wie während der Sommerferien zu reduzieren, liesse sich ein Grossteil dieser Behinderungen und Zusatzkosten verhindern.» Diese Kosten schätzt der Stadtrat auf jährlich über 15 Millionen Franken. Also auf annähernd so viel, wie die VBZ den Aufpreis für Tempo 30 veranschlagen.

Einschränkungen der Autos zum Vorteil von Trams und Bussen lehnen die Bürgerlichen ab. Die Autofahrenden würden schon genug benachteiligt.

Zur Frage, was die Stadt höher gewichtet – Lärmschutz oder ÖV-Sekunden –, ist also ein dritter Faktor dazugekommen: Autosekunden.

Mitarbeit: Beat Metzler

Brians Psychiater im Oktober vor Obergericht

Fall Carlos Weil sie den jugendlichen Straftäter Brian während 13 Tagen ans Bett gebunden haben, müssen sich drei Psychiater bald vor dem Obergericht verantworten. Es hat als Verhandlungstermin den 28. Oktober festgelegt. Der Freispruch durch das Bezirksgericht Zürich für die drei Mediziner im August 2020 war eine Schlappe für die Zürcher Staatsanwaltschaft. Sie hatte Verurteilungen wegen Freiheitsberaubung beziehungsweise Gehilfenschaft dazu gefordert.

Für einmal Opfer

Brian, der später als Carlos durch die Medien bekannt geworden war, sei damals im Jahr 2011 für einmal Opfer und nicht Täter gewesen, argumentiert die Staatsanwaltschaft. Den erst 15-jährigen Jugendlichen für 13 Tage festzubinden, sei klar eine Misshandlung gewesen. Die lange Zeit in Bewegungslosigkeit führte dazu, dass der junge Straftäter kurzzeitig sogar im Rollstuhl transportiert werden musste und Hilfe beim Treppensteigen benötigte. Das Bezirksgericht Zürich hatte die Ansicht der drei Psychiater geteilt. Es habe damals keine Alternative zum Festbinden gegeben.

Brian war im Jahr 2011 in die Psychiatrie eingeliefert worden, weil er versucht hatte, sich im Gefängnis umzubringen. Für ihn begann damals die bekannte Odyssee durch Gefängnisse, Kliniken und Gerichtssäle. Heute ist er 25 Jahre alt und sitzt in Isolationshaft in der Strafanstalt Pöschwies. (sda)

Polizei birgt tote Person aus der Limmat

Badeverbot Gestern Nachmittag ist bei der Stadtpolizei Zürich die Meldung eingegangen, eine tote Person würde in der Nähe des Lettensteiges im Kreis 5 in der Limmat in einem Baum hängen. Daraufhin rückte die Wasserschutzpolizei aus und barg eine leblose Person. Die Identität stehe noch nicht fest und werde nun abgeklärt, heisst es in einer Mitteilung. Insbesondere gehen die Stadtpolizei, das Institut für Rechtsmedizin und die Staatsanwaltschaft Zürich der Frage nach, ob es sich bei dem Mann um den seit Freitag vermissten Kanufahrer handelt.

Dieser hatte sich trotz des Verbots, die Limmat zu befahren, auf das Wasser begeben. Er geriet in Not und konnte auch nach aufwendiger Suche nicht gefunden werden. Die Polizei hatte die Uferbereiche der Limmat mit Patrouillen abgesucht. Ausserdem kreiste am Samstag ein Helikopter über Zürich.

Das Bade- und Befahrverbot gilt gemäss der Kantonspolizei Zürich noch mindestens bis morgen Freitag. (zac)

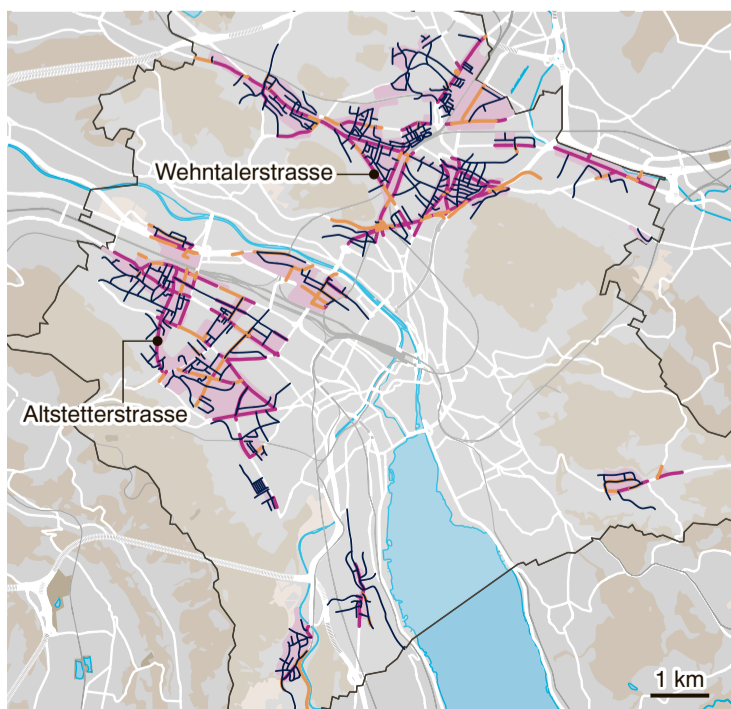
Die Ecke

Abgekürzt

Für was PWG mittlerweile auch steht:
– Privilegiertes Wohnen für Gutverdienende
– Preise werden grösser
– Prellt wesentlich ihre Geldgeber (sak)

Lärmige Strassen in den Entwicklungsgebieten

— Gebiete, in denen der Stadtrat gerne baulich verdichten würde
— hohe Einwohnerdichte — mittlere/geringe Einwohnerdichte
— Tempo 30



Lärmberechnungen ohne nach 2016 verordnete Tempo-30-Strecken
Grafik: niz, sip / Quelle: Amt für Städtebau/UGZ