

Uster, 12. Juli 2022  
V4.04.71

**POSTULAT 658/2021 DER GRÜNLIBERALE/EVP-FRAKTION:  
«MEHR TEMPO 30-ZONEN IN WOHNQUARTIEREN!»;  
BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 42 Abs. 3 des Organisationserlasses des Gemeinderates vom 8. November 2021, folgende Beschlüsse zu fassen:**

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 658/2021 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 8. November 2021 reichte die Grünliberale/EVP-Fraktion bei der Präsidentin des Gemeinderates das Postulat 658/2021 betreffend «Mehr Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren!» ein.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

*«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, wie Tempo 30-Zonen vermehrt (evtl. flächendeckend) und vereinfachter eingeführt werden können.»*

### **Begründung**

*Nachdem im Jahr 2009 die Bevölkerung die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 noch mit 60 Prozent abgelehnt hat, ist heutzutage der Wunsch nach Tempo 30 stark verbreitet. Die Erkenntnis hat sich durchgesetzt, dass Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöht und die unerwünschten Emissionen senkt.*

*Der Stadtrat änderte mit der Weisung 100/2021 seine Vorgaben, wonach eine Petition für Tempo 30 von mehr als 50 Prozent der betroffenen Bevölkerung ab 12 Jahren zu unterschreiben ist. Für das Gebiet Bachgasse wurde eine Petition mit lediglich 25 Unterschriften für eine Begegnungszone eingereicht. Der Stadtrat lehnte die Petition zwar ab, trat auf das Begehren ein und beantragte dem Gemeinderat aus Kostengründen eine Tempo 30 Zone und nahm zusätzlich die Archstrasse in den Korridor auf.*

*Die bisherigen Vorgaben haben damit ihre Legitimation verloren. Es erscheint deshalb nicht gerechtfertigt bei künftigen Begehren weiterhin die Unterschriften von mehr als 50 Prozent der betroffenen Bevölkerung zu verlangen. 12 Jahre nach der Volksabstimmung ist es jedoch sowieso an der Zeit die bisherige Praxis zu überdenken. Zum Wohl der Ustermer Bevölkerung und auch aufgrund der stadträtlichen Strategie ist zu prüfen, wie Tempo 30 vermehrt, vereinfachter und eventuell flächendeckend in Wohnquartieren eingeführt werden kann.»*

Anlässlich seiner Sitzung vom 7. Februar 2022 überwies der Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat.

Dieser nimmt dazu wie folgt Stellung:

## **A. Bericht**

### **1. Ausgangslage**

Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren sind eine effektive Massnahme für eine flächendeckend gesteigerte Aufenthaltsqualität, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine Lärmreduktion. Jeder vierte Unfall mit Verletzten kann gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) durch die Einführung einer Tempo 30-Zone anstelle von «Generell 50» verhindert werden. Besonders zu Fuss Gehende und Velofahrende erleiden weniger schwere Verletzungen. Entsprechend hat eine Tempo 30-Zone auch positive Auswirkungen in Bezug auf die Schulwegsicherheit der Kinder. Zudem belegen Untersuchungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), dass die genannten Vorteile einer Tempo 30-Zone nicht zulasten des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit gehen. Die Geschwindigkeitsreduktion vermindert den Strassenlärm massgeblich. Wenn Tempo 30 statt Tempo 50 gilt, können sich die Lärmemissionen um bis zu drei Dezibel reduzieren. Das entspricht in der Lärmwahrnehmung dem Effekt einer Halbierung des Verkehrsaufkommens.



Der Stellenwert und die Akzeptanz von Tempo 30 hat – wie von den Postulanten bereits angemerkt – in den letzten zehn Jahren im Allgemeinen stark zugenommen. Jüngstes Beispiel dafür ist die angestrebte Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV), welche der Bundesrat im November 2021 in die Vernehmlassung (2021/89) gegeben hat. Die Einführung von Tempo 30-Zonen soll erleichtert werden, indem künftig kein Gutachten dafür notwendig wäre. Zurzeit werden die Stellungnahmen ausgewertet. Der Bundesrat wird voraussichtlich nach den Sommerferien 2022 über die vereinfachte Einführung von Tempo 30-Zonen beraten und entscheiden.

## **2. Bisheriger Umgang mit Tempo 30 in der Stadt Uster**

Am 8. Februar 2009 hat das Stimmvolk von Uster die Vorlage «Genehmigung eines Rahmenkredits von 2 150 000 Franken für die Einführung von Tempo 30 Zonen flächendeckend in den Wohnquartieren» mit 60% abgelehnt. Daraufhin hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 231 vom 9. Juni 2009 entschieden, dass der Stadtrat bezüglich Tempo 30 nicht mehr von sich aus aktiv wird. Im Verlauf der weiteren Diskussion um die Entscheidungskompetenzen hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 470 vom 3. Dezember 2013 und Beschluss Nr. 53 vom 11. Februar 2014 das Vorgehen festgelegt, wer künftig über die Einführung von Tempo 30-Zonen entscheiden soll. Darin wurde beschlossen, dass bei Gesuchen für punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit mit Tempo 30, namentlich in den Bereichen von Schulen und Heimen, der Stadtrat fortan Beschlusskompetenz hat. Für Gesuche aus den Quartieren mit einem flächendeckenden Charakter wurde bestimmt, dass diese gesammelt dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Begehren für Tempo 30-Zonen werden seither auf Anregung aus der Bevölkerung, mittels einer Petition, welche von mehr als 50 Prozent der betroffenen Bevölkerung ab 12 Jahren unterschrieben sein muss, geprüft und dem Gemeinderat vorgelegt. Seit 2009 wurden 14 Tempo 30-Zonen realisiert und drei weitere wurden vom Gemeinderat am 8. November 2021 mit Weisung 100/2021 zur Umsetzung angenommen.

## **3. Laufende Bestrebungen des Stadtrats zu Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren**

Die strategische Auslegeordnung im Stadtentwicklungskonzept (STEK) zum Thema Mobilität hat deutlich gezeigt, dass Tempo 30 in den Wohnquartieren ein wichtiger Beitrag zu den städtischen Mobilitätszielen leistet. Im STEK verfolgt der Stadtrat unter anderem die Strategie, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu optimieren, wofür unter anderem Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren eingeführt werden sollen, wo noch nicht vorhanden (Kapitel 7.2.3).

Eine behördenverbindliche Handlungsanweisung erhält diese Strategie mit der Überarbeitung des kommunalen Richtplanes. Der Entwurf enthält im Teil Mobilität das Ziel, die Wohnquartiere in Uster als Tempo 30-Zonen auszugestalten. Die Richtplankarte Teil Mobilität, Karte I: MIV/ÖV legt die bestehenden und geplanten Tempo 30-Zonen räumlich fest. Im zugehörigen Tabelleneintrag ist der entsprechende Handlungsauftrag zur Einführung von Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren formuliert. Die revidierte kommunale Richtplanung kommt voraussichtlich im Herbst 2022 in die öffentliche Auflage und wird dem Gemeinderat im Verlaufe des Jahres 2023 zur Festsetzung vorgelegt.

Für die planerisch sinnvolle und zielführende Einführung von Tempo 30-Zonen als Teil der Mobilitätsstrategie «Uster steigt um!» ist der Stadtrat überzeugt, dass es an der Zeit ist, das Vorgehen zu ändern. Der Entscheid der Ustermer Stimmbevölkerung gegen die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen liegt nun 13 Jahre zurück. Mit dem laufenden Prozess der Ortsplanungsrevision, Phase Stadtentwicklungskonzept und Phase kommunale Richtplanung, sind bereits die Weichen dafür gestellt.



#### **4. Rechtliche Voraussetzungen zur Signalisation und Umsetzung von Tempo 30**

Die rechtliche Voraussetzung für die Signalisation von Tempo 30 umschreibt der Artikel 108 der Signalisationsverordnung zur Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. Die Höchstgeschwindigkeit kann demnach herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nicht anders zu beheben ist, ein Schutzbedürfnis für bestimmte Strassenbenützer besteht, der Verkehrsablauf dadurch verbessert wird oder eine übermässige Umweltbelastung vorhanden ist. Im Rahmen eines Gutachtens sind Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Massnahme zu prüfen.

Bei der Signalisation von Tempo 30 werden zwei Verkehrsregimes unterschieden: die Streckensignalisation und die Zonensignalisation. Ob eine Signalisation als Strecke oder als Zone angebracht wird, ist im Einzelfall in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen. Die Streckensignalisation wird in der Praxis häufig auf Strassenabschnitten mit übergeordneter Funktion (Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen, wichtige Sammelstrassen) angewendet, beispielsweise wenn der Kanton aufgrund der Lärmthematik Tempo 30 auf Strassenabschnitten signalisiert.

Auf Strassen in Quartieren, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss sieht die Signalisationsverordnung Tempo 30-Zonen vor (Art. 22a SSV). Diese wiederum sind in der Verordnung des UVEK über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt. Für eine Zonensignalisation ist es notwendig, mehrere Strassenabschnitte in einer Zone zusammenzufassen und es gilt, vorbehaltlich gewisser Ausnahmen, Rechtsvortritt.

Die Stadt Uster hat für Tempo 30 auf kommunale Strassen bisher ausschliesslich Zonensignalisationen eingesetzt. Der Ansatz des Postulats ist somit korrekt.

#### **5. Anpassung Prozess zur Einführung von Tempo 30-Zonen**

Wie in Kapitel 3 aufgezeigt, ist der Stadtrat bereits in den laufenden Änderungen der kommunalen Planungsinstrumente bestrebt, den Umgang zur Einführung von Tempo 30-Zonen anzupassen. Da Tempo 30-Zonen als Teil des gesamten Verkehrssystems und der Mobilitätsbedürfnisse betrachtet werden müssen, ist der Stadtrat der Meinung, dass das eingeschlagene Vorgehen über die kommunale Richtplanung richtig ist.

Um bereits kurzfristig bis zur Festsetzung des neuen kommunalen Richtplans wie im Postulat gefordert vermehrt und vereinfacht Tempo 30-Zonen einführen zu können, schlägt der Stadtrat ein etapiertes Vorgehen vor.

Bis zur Festsetzung der kommunalen Richtplanung liegt der Fokus auf der Einführung, wenn Tempo 30 aus planerischer Sicht Sinn macht und im Zusammenhang mit einem anderen Projektauslöser steht. Möglichkeiten für die Prüfung und Einführung von Tempo 30-Zonen oder Strecken sind:

- Bei Strassenbauvorhaben im Zuge von Unterhalts- oder Erneuerungsarbeiten von Werkleitungen oder Strassen (Nutzen von Opportunität und Synergien).
- Zur situationsbezogener Lösung von konkreten Problemstellungen wie Lärm, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, zur Optimierung der Fussverkehrsinfrastruktur oder Veloinfrastruktur (Velostrassen in Tempo 30-Zonen).
- In Abstimmung zu kantonalen Projekten: wenn auf übergeordneten Strassen Tempo 30 gilt, sollte auf dem untergeordneten Strassennetz kein höheres Temporegime gelten.
- Die Petition aus der Bevölkerung bleibt als Möglichkeit der Quartiere zur Einbringung ihrer Bedürfnisse bestehen (umfassend wenigstens eine Zone und nicht nur eine Strasse).

Mit der Festsetzung der neuen kommunalen Richtplanung werden die Gebiete für Tempo 30-Zonen durch den Gemeinderat bezeichnet. Der Entscheid zur Einführung von grossflächigen Tempo 30-



Zonen liegt damit beim Gemeinderat. Wenn der Gemeinderat dem Vorschlag des Stadtrats folgt, sieht der kommunale Richtplan Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren auf kommunalen Strassen vor, Sammelstrasse ausgenommen. Für die in der Richtplankarte und dem entsprechenden Tabelleneintrag in den räumlichen Festlegungen bezeichneten geplanten Tempo 30-Zonen wird nach der Festsetzung ein etappiertes Gesamtprojekt erarbeitet. Die baulichen Massnahmen knüpfen an die heutige Umsetzungspraxis an und sind auf ein Minimum zu reduzieren.

## 6. Entscheidungskompetenzen

Da der Stadtrat das Vorgehen im Rahmen von Stadtratsbeschlüssen definiert hat, liegt es auch in seinem Ermessen, diese Praxis zu ändern. Zur vereinfachten Einführung von Tempo 30-Zonen ist es zielführend, die Entscheidungswege anzupassen:

Mit der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans haben die Inhalte bereits eine Vorwirkung. Entsprechend wird der Stadtrat ab diesem Zeitpunkt einzelne Tempo 30-Zonen bewilligen, welche gemäss den Kriterien in Kapitel 5 zustande gekommen sind und innerhalb der im Entwurf des kommunalen Richtplans bezeichneten geplanten Tempo 30-Zonen liegen, wenn sie in seiner Finanzkompetenz liegen. Die Mitwirkung der Bevölkerung bleibt über das Strassengesetz § 13 und § 16 gewahrt, sofern es um bauliche Massnahmen geht und nicht bloss um Signalisationen und Markierungen.

Mit der Festsetzung der neuen kommunalen Richtplanung sind zwar die Gebiete für Tempo 30-Zonen und damit die Absichten des Gemeinderats bezeichnet. Selbstverständlich müsste der Gemeinderat auch bei einer geänderten Praxis je nach Tempo 30-Zone aufgrund der Kreditkompetenz zur Umsetzung von baulichen Massnahmen in den Entscheidungsprozess eingebunden werden. Dies eröffnet dem Gemeinderat die Möglichkeit, über grossräumige Tempo 30-Zonen zu entscheiden.

## 7. Fazit

Der Stadtrat sieht die Beschlüsse von 2013 und 2014 bezüglich Umgang mit der Einführung von Tempo 30-Zonen als nicht mehr aktuell und nimmt einerseits das vorliegende Postulat und andererseits die Revision der kommunalen Richtplanung als Anlass, ein neues Vorgehen zu definieren.

Bezüglich dem Postulatsbegehren der vereinfachten Einführung wird der Stadtrat künftig gestützt auf den Entwurf der kommunalen Richtplanung Tempo 30-Zonen festsetzen, sofern sie in seiner Finanzkompetenz liegen. Dies beschleunigt die Verfahren in der Verwaltung zur Einführung von Tempo-30-Zonen massgebend.

Zum Begehren der vermehrten (flächendeckenden) Einführung von Tempo 30-Zonen hält der Stadtrat an seinem Vorgehen im Prozess der Ortsplanungsrevision fest. Der Gemeinderat wird bei der Festsetzung des kommunalen Richtplans die Möglichkeit haben, die Massnahme behördenverbindlich zu verankern.



**B. Antrag**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 42 Abs. 3 des Organisationserlasses des Gemeinderates vom 8. November 2021, folgende Beschlüsse zu fassen:**

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 658/2021 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann  
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler  
Stadtschreiber