

Protokollauszug

18. Sitzung vom 18. August 2025

148 0.5.4 2024.1173 **Postulat der FDP/BFPW-Fraktion Tempo 30 auf der Seestrasse, der Zugerstrasse und der Schönenbergstrasse vom 30. September 2024**
Bericht und Antrag auf Abschreibung

1. Wortlaut des Postulats

Das folgende Postulat ist am 30. September 2024 eingegangen und am 4. November 2024 überwiesen worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, sich beim Kanton Zürich dafür einzusetzen, dass auf verkehrsorientierten Strassen auf dem Gemeindegebiet Wädenswil nicht Tempo 30 eingeführt wird, sondern Tempo 50 belassen wird.

Begründung:

Die FDP/BFPW Fraktion setzt sich dafür ein, dass das Tempo auf den verkehrsorientierten Strassen, wie insbesondere See-, Zuger- und Schönenbergstrasse nicht auf Tempo 30 reduziert wird, wie dies verschiedene Kreise auf Kantonsebene offenbar vorhaben sollen. Zumindest muss vor einer diesbezüglichen Entscheidung eine umfassende Auslegeordnung unter Einbezug sämtlicher von einer solchen Massnahme betroffenen Personen und Organisationen erfolgt sein (nebst den politischen Parteien, Gewerbe, Anwohner, Blaulichtorganisationen etc.).

Alle drei vorgenannten Strassen sind stark und viel befahren und sie dienen als Autobahnzubringer. Verkehrsorientierte Strassen sind mit Tempo 50 klar wirtschaftlicher, leistungsfähiger und schlussendlich auch sicherer. Eine Einführung von Tempo 30 behindert Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Sanität) und führt zur Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs sowie zum Ausweichen des Individualverkehrs auf Neben- und Quartierstrassen.

In der Bundesversammlung in Bern ist im Frühjahr 2024 eine Motion von Nationalrat Peter Schilliger eingereicht worden (Motion Nr. 21.4516, 'Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts'). Vor einem Diktat des Kantons, auf den vorgenannten Strassen auf Wädenswiler Stadtgebiet Tempo 30 einzuführen, soll die Antwort des Bundesrates auf diese Motion abgewartet werden.

Auf Anfrage der beiden Kantonsräte Marcel Suter und Fabian Müller erklärte der Regierungsrat in seiner Beantwortung vom 17. April 2024 was folgt: «Eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Seestrasse von Richterswil bis Kilchberg ist nicht geplant». Diese regierungsrätliche Zusicherung ist bei der Beschlussfassung zur allfälligen Einführung von Tempo 30 auf u.a. der Seestrasse zu beachten.

Zu berücksichtigen ist sodann auch die hängige, vom Regierungsrat und Kantonsrat unterstützte «Mobilitätsinitiative» der SVP und FDP, wonach der Kanton die Höchstgeschwindigkeit auf übergeordneten Strassen nur in Ausnahmefällen herabsetzen soll.

Die FDP/BFPW-Fraktion ist der Meinung, dass eine allfällige Temporeduktion auf den erwähnten Strassen so lange nicht umgesetzt werden darf, bis die obgenannten politischen Vorstösse nicht abschliessend beantwortet sind.

2. Bericht des Stadtrats

2.1 Ausgangslage: Lärmsanierung auf Staatsstrassen im Zentrum Wädenswil

Durch das Zentrum der Stadt Wädenswil führen mit der Seestrasse, der Zugerstrasse und der Schönenbergstrasse mehrere Staatsstrassen in kantonaler Zuständigkeit. Bereits das heutige Verkehrsaufkommen auf diesen Strassen verursacht bei diversen angrenzenden Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) und bei den exponiertesten Gebäuden sogar Überschreitungen der Alarmwerte (AW). Gemäss den Messungen und Berechnungen aus dem kantonalen Lärmbelastungskataster werden im Jahr 2042 ohne Lärmsanierungsmassnahmen an diesen Strassen an 152 Gebäuden im Zentrum Wädenswil Überschreitungen zwischen IGW und AW und an 25 Gebäuden AW-Überschreitungen auftreten. Betroffen davon sind über 2000 Einwohnerinnen und Einwohner Wädenswils.

Das Umweltschutzgesetz (USG) sowie die darauf basierende Lärmschutzverordnung (LSV) verlangen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auch bei stark verkehrsbelasteten Strassen. Gemäss Umweltschutzrecht des Bundes sind Verkehrsanlagen lärmtechnisch zu sanieren, wenn sie gestützt auf Art. 16 des Umweltschutzgesetzes (USG), insbesondere Art. 13ff der Lärmschutz-Verordnung (LSV), den Vorschriften nicht genügen. Für die Staatsstrassen der Stadt Wädenswil besteht diese Sanierungspflicht, so dass der Kanton Zürich ein Lärmsanierungsprojekt zu erstellen hatte und mit den entsprechenden Arbeiten im Jahr 2020 begann.

Für die Lärmreduktion sind in erster Linie Sanierungsmassnahmen an der Lärmquelle vorzunehmen, aber auch Massnahmen im Schallausbreitungsbereich zwischen Quelle und Empfangspunkt zu prüfen. Im Lärmsanierungsprojekt wurden deshalb der Einbau von lärmarmen Belägen und/oder eine Reduktion der heute signalisierten Geschwindigkeiten (Massnahmen an der Lärmquelle) näher untersucht, aber auch die Zweckmässigkeit von Lärmschutzwänden und Lärmschutzdämmen (Massnahmen im Schallausbreitungsbereich zwischen Quelle und Empfangspunkt).

Das seit Mai 2024 in Endfassung vorliegende Lärmsanierungsprojekt ("Akustisches Projekt") schlägt den Einbau von lärmarmen Belägen, aber zugleich auch eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf insgesamt 4 Staatsstrassenabschnitten im Stadtzentrum Wädenswil vor (2 Abschnitte auf Seestrasse, 1 Abschnitt auf Zugerstrasse, 1 Abschnitt auf Schönenbergstrasse), weil sich die notwendigen Lärminderungen nicht anders erreichen lassen. Alleine mit der Reduktion der heute gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den betroffenen Strassenabschnitten (gemäss den vorgenommenen Erhebungen im Lärmsanierungsprojekt zwischen 39 und 46 km/h je nach Abschnitt und Zeitraum) auf die neu geltenden max. 30 km/h lässt sich eine Lärmreduktion von 2 bis 3.5 dB (je nach Abschnitt und Zeitraum) erreichen. Eine Verringerung der Lautstärke um 3

dB bedeutet, dass die Schallenergie halbiert wird. Weil das menschliche Ohr Schall nicht linear wahrnimmt, wird eine Verringerung um 3 dB als wahrnehmbar leiser empfunden, aber nicht unbedingt als "halb so laut". Lärmschutzwände und -dämme werden hingegen keine empfohlen, da diese entweder nicht erforderlich und/oder nicht verhältnismässig sind.

Gemäss Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV) darf die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Gemäss Strassenverkehrsgesetz und Signalisationsverordnung ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen durch ein Gutachten einzeln abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Um die im Lärmsanierungsprojekt vorgeschlagene Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 4 Abschnitten auf ihre Zweck- und Verhältnismässigkeit zu prüfen, musste der Kanton deshalb 4 Verkehrsgutachten ausarbeiten lassen.

Die Resultate der Gutachten wurden dem Stadtrat Wädenswil im Juni 2023 von Vertretern des kantonalen Tiefbauamts persönlich vorgestellt. Alle Gutachten zeigen auf, dass eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in diesen Abschnitten zweckmässig ist, weil neben der Verbesserung der Lärmproblematik auch die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Das Unfallrisiko wird durch die tieferen Fahrgeschwindigkeiten reduziert. Im Falle eines Unfalls ist aufgrund der tieferen Kollisionsgeschwindigkeit die Unfallschwere geringer. Der Veloverkehr kann bei tieferen Fahrgeschwindigkeiten grundsätzlich mit dem MIV mitfliessen. Die Gefahr für den Veloverkehr wird dadurch wesentlich entschärft. Ebenfalls kann durch die tieferen Fahrgeschwindigkeiten die Strasse vom Fussverkehr besser überquert werden und der MIV nimmt durch das grössere Sichtfeld den Fussgänger frühzeitig wahr. Die erforderlichen Sichtweiten bei Knoten und Grundstückszufahrten betragen anstatt 60 m bei 50 km/h lediglich noch 28 m bei 30 km/h entsprechend der Verkehrserschliessungsverordnung. Dadurch können die Knotensichtweiten und die Sichtweiten bei den Grundstückszufahrten massgeblich verbessert werden.

Hinsichtlich der Verhältnismässigkeit der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zeigen die Gutachten auf, dass Benachteiligungen bei der Reisezeit für den MIV und den ÖV entstehen und durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei diesen beiden Verkehrsteilnehmenden eine theoretische Verlustzeit von zwischen 7 und 15 Sekunden je Abschnitt entsteht. Diese Berechnung stützt sich allerdings auf die Annahme, dass durchgehend mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren wird. Aufgrund der schon heute tieferen effektiven Fahrgeschwindigkeiten ist der effektive Reisezeitverlust noch kleiner, nämlich zwischen 2 und 7 Sekunden je Abschnitt. Diese Verlustzeit ist sowohl für den MIV als auch für den ÖV als verhältnismässig einzustufen.

Die Gutachten bilanzieren, dass mit der Einführung von Tempo 30 auf diesen 4 Abschnitten nebst der Lärminderung auch diverse Sicherheitsdefizite behoben werden können, wodurch gemäss Art. 108 SSV neben dem Lärm (Absatz d) auch die Absätze a) und b) aus verkehrstechnischer Sicht gewährleistet sind. Ebenfalls kann bei hohem Verkehrsaufkommen der Verkehrsfluss verbessert werden. Das «stop & go» der Fahrzeuge reduziert sich und ein durchgehender, flüssigerer Verkehrsablauf entsteht zu Hauptverkehrszeiten. Um eine mögliche unerwünschte Verkehrsverlagerung auf kommunale Strassen zu unterbinden, schlagen die Gutachten die Prüfung von flankierenden Massnahmen auf der Oberdorf-, Eintracht-, Kreuz-, Florhof- und Florastrasse vor, welche in der Zuständigkeit der Stadt liegen.

Basierend auf den Resultaten der Verkehrsgutachten wird im genehmigten Lärmsanierungsprojekt entsprechend vorgeschlagen, die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 auf den 4 Abschnitten umzusetzen. Die entsprechende dauernde Verkehrsanordnung hat die Kantonspolizei am 24. Januar 2025 verfügt. Die Umsetzung ist aufgrund eines hängigen Rekurses pendent.

2.2 Haltung des Stadtrats zu den Tempo 30-Abschnitten auf Staatsstrassen

Wie unter 2.1. dargelegt, wurde (und wird auch künftig) der Stadtrat vom Kanton über die laufenden Abklärungen zu beabsichtigten Temporeduktionen und weiteren Massnahmen auf Staatsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Wädenswil einbezogen und hatte die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Trennwirkung insbesondere der Zugerstrasse für das Stadtzentrum und dessen Verkehrs- und Lärmbelastung ist seit vielen Jahren ein ständiges Thema. Bei den durchgeführten Workshops und Begehungen zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung in den Jahren 2019 und 2020 wurde dieses Problem von den Teilnehmenden mehrfach und wiederholt als dringend zu lösendes Problem genannt. Der Stadtrat nimmt die Anliegen der Einwohnerinnen und Einwohner ernst und setzt sich deshalb schon lange und mit Nachdruck bei den kantonalen Stellen für verkehrstechnische und gestalterische Verbesserungen auf den Staatsstrassen, welche durch das Stadtzentrum führen, ein. Bereits in den Jahren 2008 bis 2015 führte der Stadtrat diverse Gespräche und langwierige Verhandlungen mit dem Kanton über eine Umgestaltung der Zugerstrasse, welche in erster Linie den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Anwohnerinnen und Anwohnern Verbesserungen bringen sollte. Die Wünsche der Stadt für eine fussgängerfreundlichere Zugerstrasse wurden aber nicht in das Projekt integriert und der Kanton setzte im Jahr 2017 auf der Zugerstrasse schliesslich ein Projekt mit hauptsächlich Werkleitungs- und Strassenbelagsarbeiten um.

Mit der vorliegenden Strassenlärmsanierung plant der Kanton nun endlich einen ersten Schritt zur Verbesserung der Verkehrssituation (auf welchen weitere, insbesondere gestalterische Massnahmen, folgen müssen). Die Vertreter des Kantons konnten dem Stadtrat die Zweck- und Verhältnismässigkeit der vorgesehenen Massnahmen, insbesondere der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 auf den 4 Abschnitten der See-, Zuger- und Schönenbergstrasse, nachvollziehbar darlegen. Der Stadtrat hat daher beschlossen, diese Massnahmen zu unterstützen.

Aus den obengenannten Vorhaben lässt sich keine generelle Zustimmung des Stadtrats zu Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen in Wädenswil ableiten. Der Stadtrat wird auch künftig jeden Einzelfall betrachten und Vor- und Nachteile gründlich abwägen. Er hat dabei in starkem Mass die Interessen der betroffenen Wädenswiler Einwohnerinnen und Einwohner im Blick.

2.3 Auswirkung von Tempo 30 auf Blaulichtorganisationen

In der Postulatsbegründung wird argumentiert, dass die Einführung von Tempo 30 Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Sanität) behindere. Dies trifft jedoch nicht zu. Auf Bundesebene wurde das Strassenverkehrsgesetz im Jahr 2023 geändert und dabei wurden Erleichterungen für Lenkende von Blaulichtfahrzeugen eingeführt: Wenn Lenkende von Blaulichtfahrzeugen auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln (z.B. Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) verletzen, so bleiben sie straffrei, sofern sie alle erforderliche Sorgfalt walten lassen und auf dringlichen Dienstfahrten zudem die erforderlichen Warnsignale abgeben. Nur wenn die Fahrzeuglenkenden nicht die Sorgfalt haben walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder sie auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben haben, bleiben sie für die Widerhandlung strafbar (Art. 100 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz).

Die Einführung von Tempo 30 hat somit keine Auswirkung auf Blaulichtorganisationen, da diese bei dringlichen und notwendigen Einsätzen nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit gebunden sind.

2.4 Laufende Motionen und Initiativen auf Kantons- und Bundesebene

Die Behörden sind an die geltenden gesetzlichen Regelungen gebunden. Wie unter 2.1. dargelegt, verlangt beispielsweise das geltende Umweltschutzrecht eine Strassenlärmsanierung bei Überschreitung von Lärmgrenzwerten. Dem ist der Kanton mit seinem Lärmsanierungsprojekt der Staatsstrassen im Stadtzentrum Wädenswil nachgekommen.

Der Stadtrat verfolgt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Zum Zeitpunkt der Beantwortung dieses Postulats sind jedoch weder zur von den Postulanten erwähnten nationalrätlichen Motion Nr. 21.4516 ("Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts") noch zur kantonalen "Mobilitätsinitiative" verbindliche Entscheide gefallen (Über die "Mobilitätsinitiative" findet am 30.11.2025 eine Volksabstimmung statt.). Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine negative Vorwirkung von zur Abstimmung vorgesehenen Volksinitiativen oder von in Beratung befindlichen Motionen. Es besteht deshalb für ein von den Postulanten gefordertes Moratorium von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 auch keine Rechtsgrundlage. Die bisherige Praxis wird weitergeführt, solange sich die gesetzlichen Vorgaben nicht ändern. Der Stadtrat sieht aktuell keinen weiteren Handlungsbedarf.

Der Stadtrat, auf Antrag der Abteilung Planen und Bauen, beschliesst:

1. Der Bericht zum Postulat der FDP/BFPW-Fraktion, vom 30. September 2024, überwiesen am 4. November 2024, betreffend Tempo 30 auf der Seestrasse, der Zugstrasse und der Schönenbergstrasse, wird genehmigt.
2. Gestützt auf diesen Bericht wird dem Gemeinderat beantragt, das Postulat als erledigt abzuschreiben.
3. Mitteilung an:
 - Mitglieder des Gemeinderats
 - Mitglieder des Stadtrats
 - Abteilung Planen und Bauen

Status: öffentlich

Für richtigen Auszug:

Esther Ramirez
Stadtschreiberin

