

# «Tempo 30» für sichere Schulwege, mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und mehr Lebensqualität im Dorf

---

## 1. Um was geht es?

Am 12. Juni 2025 stimmt die Gemeindeversammlung Horgen über ein [Geschwindigkeitskonzept](#)<sup>1</sup> ab. Dabei handelt es sich um ein **Instrument** der Gemeinde, welches für die **kommenden Jahre** eine umfassende Grundlage für **Geschwindigkeitssignalisierungen** und **-zonen** auf dem gesamten Gemeindegebiet darstellen soll. Das Konzept ist das Ergebnis des Gegenvorschlags des Gemeinderates zur Einzelinitiative «Für eine nachhaltige Verkehrsplanung».

Die Gemeindeversammlung hatte den Gegenvorschlag im Dezember 2023 beschlossen. Im Februar 2024 genehmigte der Gemeinderat Horgen einen **Kredit von CHF 40'000** zur **Erarbeitung** des Geschwindigkeitskonzepts. In der Folge wurde die **AKP Verkehringenieur AG** («AKP») mit der Erarbeitung beauftragt. Die AKP sind Spezialisten in der Verkehrsplanung und haben seit 1989 mit ihrer [Expertise und Erfahrung](#) zahlreiche Verkehrskonzepte, Gutachten und Sicherheitsanalysen erarbeitet. Die von der AKP **angewandten Kriterien** und ihre **professionelle Beurteilung** gehen aus den [Steckbriefen](#) zu einzelnen Gebieten und Streckenabschnitten hervor. Beim Lesen der Steckbriefe gilt es zu beachten, dass es sich bei den als «Vorgang» deklarierten Schlussfolgerungen nicht immer um eine fachliche Sichtweise handelt.

Der Gemeinderat hat die anfallenden Kosten für Bewilligungsgesuche und Massnahmen zur Umsetzung von Tempo 30 geschätzt. Die **Umsetzung** des Geschwindigkeitskonzepts für acht Strecken soll zwischen **CHF 120'000 und CHF 180'000** kosten.

## 2. Was fordern wir?

Wir - das Komitee Lebensraum Horgen - **fordern Tempo 30** auf der **unteren Zugstrasse (ab dem Kreisel Waidli)** bis und mit der **Lindenstrasse**. Ebenso **fordern wir** – weil der Kanton Zürich Tempo 30 auf der Waidlistrasse plant – **Tempo 30** auf der **Glärnischstrasse**, um Ausweichverkehr zu vermeiden. Wir werden an der Gemeindeversammlung vom 12. Juni 2025 entsprechende Anträge stellen.

---

<sup>1</sup> Die Hyperlinks im Dokument führen Sie direkt online auf die jeweiligen Dokumente/Meldungen.

Uns war es wichtig, bei der Erarbeitung unserer Anträge die möglichen Auswirkungen auf **Schulwegsicherheit**, die **Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr** sowie die **Lebensqualität** (Lärmschutz) im **ganzen Quartier** zu berücksichtigen.

### 3. Und weshalb unsere Forderungen?

Wir sehen Tempo 30 als eine bessere Alternative zum vom Gemeinderat vorgeschlagenen Weg. Tempo 30 erhöht die **Schulwegsicherheit**, die **Verkehrssicherheit** und **Lebensqualität** im Quartier und **kostet** im Verhältnis zu anderen Massnahmen **deutlich weniger**.

⇒ Wir verstehen **Tempo 30** als ein Anliegen **für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers**, und nicht gegen das Auto.

Tempo 30 kann nicht «generell» und «flächendeckend» eingeführt werden. Gemäss gesetzlichen Grundlagen ([Art. 108 der Signalisationsverordnung SSV](#)) und der bundesrechtlichen Rechtsprechung kann **Tempo 30** nur eingeführt werden, wenn das aufgrund der Verkehrssicherheit und aus Sicht Lärmschutz **notwendig** und **zweckmässig** ist. Tempo 30 muss ausserdem **zumutbar** sein. Gerade auf verkehrsorientierten Strassen braucht es ein Gutachten, bevor Tempo 30 eingeführt werden kann ([Art. 32 des Strassenverkehrsgesetz SVG](#)). Wenn es weniger einschneidende Massnahmen als Tempo 30 gibt, welche die gleiche Wirkung erzielen, dann sind diese zuerst umzusetzen.

Die **Baudirektion des Kantons Zürich** hat für die Seestrasse, Waidlistrassen, untere Zugerstrasse, Lindenstrasse und Glärnischstrasse ein solches **Gutachten** erarbeiten lassen. Das [Gutachten Tempo 30, Gemeinde Horgen](#) vom 23. Januar 2023 hält dabei in Bezug auf die **untere Zugerstrasse** und die **Lindenstrasse** im Wesentlichen fest:

- **Tempo 30 ist verhältnismässig.**
- Die untere Zugerstrasse weist eine **höhere Verkehrsbelastung** auf **als** die **Waidlistrassen**. Es gilt zu beachten: Der im März 2025 an der Gemeindeversammlung Horgen beschlossene kommunale Richtplan verlangt eine **gleichwertige Behandlung** der beiden Achsen.
- **Gefahrenstellen für Schulkinder, Fussgängerinnen und Fussgänger:** Im oberen Bereich münden Grundstückszugänge aufgrund des **fehlenden Trottoirs** direkt auf eine **relativ hoch belastete Fahrbahn** (durchschnittlich täglicher Verkehr: 7'800 Fahrzeuge). Die vorhandenen Trottoirs sind zum Teil sehr schmal und weisen punktuelle Engstellen von noch geringerer Breite auf. Bei zwei der drei Fussgängerstreifen fehlt eine Mittelschutzinsel.
- Aufgrund der Funktion im Velonetz sowie der Verkehrsbelastung ist bei **50 km/h** eine **separate Veloführung zwingend erforderlich**.
- Die Anforderungen an den Strassenraum können nur **mit massiven Verbreiterungen/baulichen Anpassungen** oder mit einer **Temporeduktion auf 30 km/h umgesetzt** werden.

- Die Tempoanpassung hat **keine Auswirkungen** auf den **Busverkehr**.

Das Gutachten hält in Bezug auf die **Glärnischstrasse** zudem fest: «Aus verkehrlicher Sicht wäre eine Temporeduktion auf 30 km/h nicht zwingend notwendig, aber in der Gesamtbetrachtung [...] sinnvoll.»

➔ **Tempo 30 beseitigt Sicherheitsmängel** – insbesondere auf **Schulwegen** - und kann **rasch** und **günstig umgesetzt** werden.

#### 4. Und wie sieht die Alternative des Gemeinderates aus?

Die Alternative des Gemeinderates Horgen für mehr Sicherheit lautet: Beibehaltung von Tempo 50 auf der unteren Zugerstrasse, Lindenstrasse und Glärnischstrasse und die Umsetzung einschneidender, teurer baulicher Massnahmen. Wir sagen dazu: **zu langsam, zu teuer** und **unverhältnismässig**.

Die heutigen Probleme bleiben weiterhin bestehen und neue kommen hinzu, und zwar:

- etliche Gefahrenstellen für unsere Schulkinder,
- Lärm und tiefere Lebensqualität in Wohnquartieren mit hoher Nutzungsdichte,
- teure Strassenprojekte und Enteignungen, und
- Ausweichverkehr auf der unteren Zugerstrasse, der Lindenstrasse und der Glärnischstrasse aufgrund fehlender Koordination mit dem Kanton.

##### 4.1 Gefahrenstellen für unsere Schulkinder bleiben bestehen

Die Gemeindeversammlung vom März 2025 hat unseren Behörden mit einer klaren Mehrheit einen konkreten Auftrag erteilt, und zwar «**geeignete Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit** auszuarbeiten.»

Mit den **Schulen Rotweg** und **Baumgärtli** sowie dem **Oberstufenzentrum Berghalden** liegen im Einzugsgebiet der Zugerstrasse, Lindenstrasse, Glärnischstrasse sowie Waidlistrasse besondere Schutzbedürfnisse vor. Zahlreiche **Querungen** machen den **Schulweg für unsere Kinder gefährlich** und rechtfertigen damit die Einführung von Tempo 30. Das geht auch aus den professionell erstellten [Steckbriefen](#) zum Geschwindigkeitskonzept (Seiten 12, 15 und 16) hervor.

Es bestehen **insgesamt sieben Bereiche und Querungen**, welche **gefährlich** sind und es **derzeit auf unbestimmte Zeit auch bleiben werden**: (1) die Querung im Bereich Lindenstrasse, (2) der Bereich Rainweg/Zugerstrasse/Glärnischstrasse, (3) der Bereich Teufenbachstrasse/Floraweg/Bühlweg/Glärnischstrasse, (4) die Querung Gehrenstrasse/Bühlweg, (5) der Bereich Turnersteig/Glärnischstrasse/Rotwegstrasse, (6) die Querung Turnersteig und (7) die Kreuzung Waidlistrasse/ Glärnischstrasse.

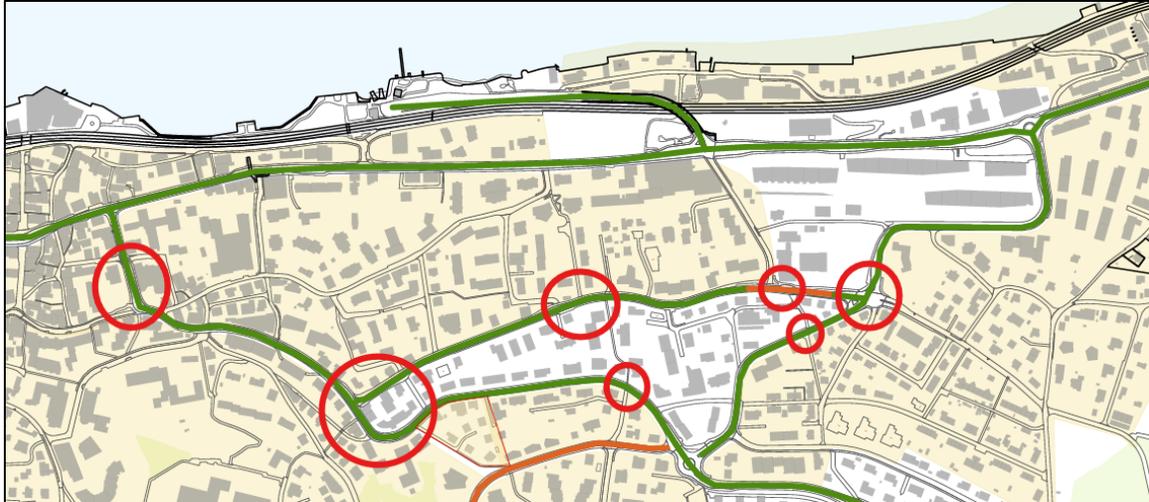


Abbildung 1: Gefährliche Querungen auf Schulwegen im Bereich Lindenstrasse, Zugerstrasse, Glärnischstrasse und Waidlistrasse

Weiter befindet sich das **Senioren Begegnungszentrum Baumgärtlihof** sowie die **Werkstätte der Stiftung Humanitas** an der Zugerstrasse sowie der Lindenstrasse. Auch diese Nutzende haben besondere Schutzbedürfnisse und somit einen Anspruch auf sichere Strassen.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben es nun in der Hand. Sie können auf eine weitere Analyse des Gemeinderates Horgen für sichere Schulwege für unsere Kinder warten. Oder aber sie stimmen für **Tempo 30** – eine Massnahme die vergleichsweise **rasch umgesetzt** werden kann und einen **echten Beitrag zur Schulwegsicherheit** leistet.

➔ **Tempo 30 macht die Schulwege für unsere Kinder sicherer.**

#### 4.2 Lärm und tiefere Lebensqualität in dicht bebauten Wohnquartieren

Das Gebiet untere Zugerstrasse, Lindenstrasse, Glärnischstrasse sowie Waidlistrasse ist bereits heute teilweise **sehr dicht bebaut**, und soll – wenn es nach dem [regionalen Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg \(«ZPZ»\)](#) geht – **bis 2030** denn auch **weiter nach Innen verdichtet** werden.

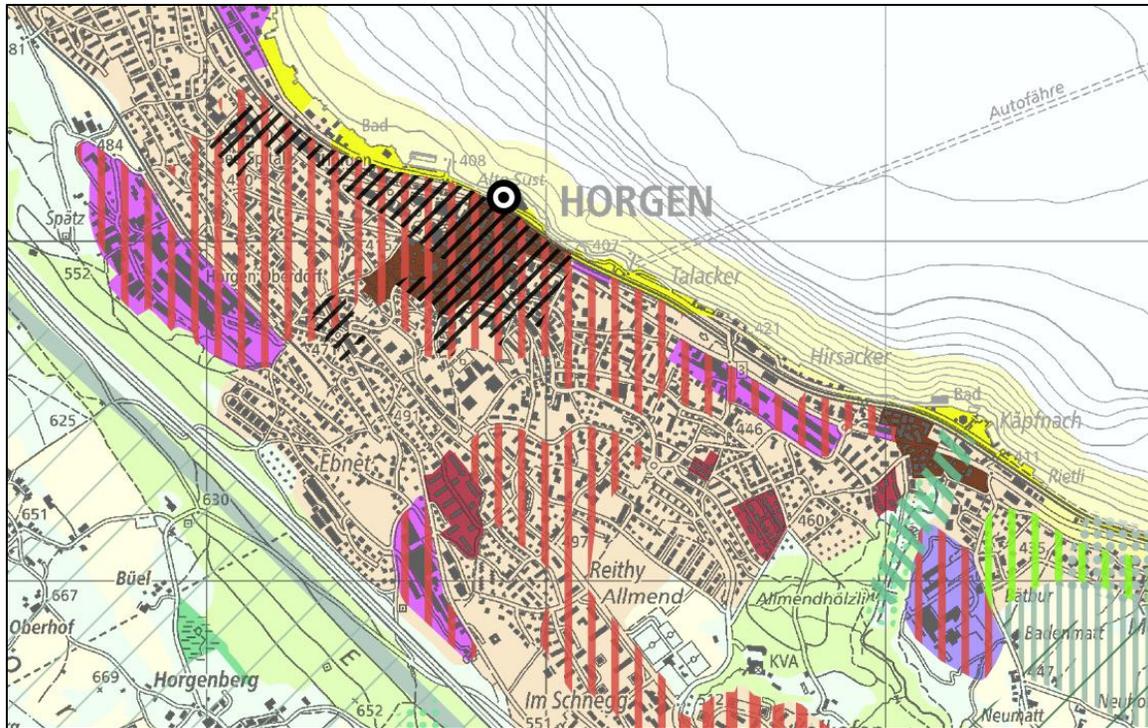


Abbildung 2: Auszug aus der [Karte Siedlung und Landschaft des regionalen Richtplans Zimmerberg \(2023\)](#) mit den angestrebten Bebauungsdichten bis 2030. Die rot schraffierten Flächen stellen dabei eine angestrebte «hohe bauliche Dichte» - die höchste Stufe der Bebauung - dar.

Die untere Zugerstrasse hat abschnittsweise einen siedlungsorientierten Charakter (siehe [Steckbriefe](#)), und die Verkehrsorientierung der übrigen Strassenabschnitte der unteren Zugerstrasse sowie der Glärnischstrasse hat ausschliesslich kommunalen Charakter. Im regionalen Richtplan werden die obere Zugerstrasse und Waidlistrasse als regionale Verbindungsstrassen definiert – die ebenfalls siedlungsorientiert zu gestalten sind (siehe [regionaler Richtplan ZPZ](#), Seite 80 ff.). **Das Wohnen und die Lebensqualität sollen somit im Vordergrund stehen.**

Verschiedene Gutachten aus dem Jahr 2021 und 2022 haben zudem festgestellt, dass die **Immissionsgrenzwerte** und sogar Alarmgrenzwerte (Seestrasse) was **Lärm** anbelangt, **überschritten** sind. Die Empfehlungen in den [Steckbriefen](#) zum Geschwindigkeitskonzept (Seiten 15 und 16), aus Sicht Lärmschutz Tempo 30 einzuführen, erlauben daher nicht. Sie stehen im Einklang mit dem Vorhaben des Kantons, aus Sicht Lärmschutz Tempo 30 auf Abschnitten der Waidlistrasse sowie der Seestrasse einzuführen (siehe auch Punkt 4.4).

Der Gemeinderat gewichtet offensichtlich den schnelleren, dorfeigenen Durchgangsverkehr – der Zeitverlust bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 beträgt dabei 41 Sekunden auf der unteren Zugerstrasse und Lindenstrasse – höher als die **Aufenthalts- und Lebensqualität** in einem ganzen Quartier.

Gemäss dem kommunalen Richtplan vom März 2025 richtet sich die Gemeinde «auf die **Innenentwicklung** und eine haushälterische Nutzung der vorhandenen Bauzonen [aus]», und strebt ein «verträgliches, **qualitativ** ausgerichtetes **Wachstum** [an], das der **hohen Wohn- und Lebensqualität Rechnung trägt**». Vor diesem Hintergrund steht der Vorschlag des Gemeinderates im Widerspruch mit allen planerisch verbindlichen Vorgaben.

☞ **Tempo 30 erhöht die Lebensqualität im Quartier und reduziert Lärm.**

#### 4.3 Teure Strassenprojekte und Enteignungen

Geplante **teure Strassenbauprojekte** und **Enteignungen** sind in unserem Quartier bereits die **Realität**. Die Gemeinde Horgen hat im Februar 2020 ein Strassenbauprojekt an der Zugerstrasse öffentlich aufgelegt. Über **500 m<sup>2</sup> ohnehin knappes Bauland** sollen dabei enteignet werden, um für **CHF 1.4 Millionen** auf ca. **340 Metern** einen **kombinierten Rad- und Gehweg** zum Schutz des Fuss- und Veloverkehrs zu bauen. Die Option für eine Fussgängerpasserelle auf der Höhe Gehrenstrasse-Bühlweg mit «hohen zu erwartenden Kosten» ist dabei nicht einmal mit eingerechnet.

Das Projekt ist seit Mai 2022 sistiert, «um die Situation grundsätzlich zu analysieren» wie es in einem Schreiben der Gemeinde Horgen heisst. Mit dem Geschwindigkeitskonzept ist diese Analyse wohl nun erfolgt, und ein für die Steuerzahlenden **teures Projekt (rund 4'100 CHF pro Strassenmeter)** das zudem in **verfassungsrechtlich geschütztes Grundeigentum eingreift** kann durch den Gemeinderat weiter vorangetrieben werden. Wir sind der Ansicht, dass das unverhältnismässig ist.

☞ **Die Umsetzung von Tempo 30 kostet massiv weniger und schützt Grundeigentum.**

#### 4.4 Ausweichverkehr durch die Quartiere

Der Kanton Zürich macht auf den Strassenabschnitten Seestrasse und Waidlistrasse vorwärts. Am 15. Mai 2025 hat uns die Baudirektion des Kantons Zürich zu zwei Strassenbauprojekten auf Kantonsstrassen schriftlich Folgendes bestätigt:

- **Seestrasse:** «[Eine] Tempo 30 Strecke ist vom Kreisverkehrsplatz See-/Stockerstrasse bis zur Einmündung Schärbächlistrasse vorgesehen. Entlang der Seestrasse werden die Lärm-Immissionsgrenzwerte überschritten. Es ist vorgesehen, die Publikation [der Massnahmen] im Amtsblatt noch im Mai 2025 zu starten. Sobald die beiden Verfügungen rechtskräftig sind, kann mit der Umsetzung gestartet werden.»
- **Waidlistrasse:** «Im Sinne von Umweltschutzmassnahmen sind im Strassenbauprojekt [Waidlistrasse] und im Lärmschutzprojekt lärmarme Beläge und die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. Die Projektfestsetzungen der beiden Projekte [...] erfolgen koordiniert im zweiten Halbjahr 2025. Unter dem Vorbehalt,

dass keine Rechtsmittel gegen die Projektfestsetzungen ergriffen werden, ist ein Baustart im ersten Halbjahr 2026 vorgesehen.»

Am 23. Mai 2025 hat die Gemeinde Horgen die [Verkehrsordnung zur Seestrasse](#) öffentlich gemacht.

Der Gemeinderat Horgen legt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ein Geschwindigkeitskonzept vor, welches **völlig unkoordiniert** zu den **Massnahmen des Kantons Zürich** steht. Der Entwurf des Konzepts vom 24. Februar 2025 des Geschwindigkeitskonzepts sah dabei noch eine Koordination vor. Wieso das gelöscht wurde, bleibt offen.

➔ **Tempo 30 verhindert Ausweichverkehr** auf der unteren Zugerstrasse, Lindenstrasse und der Glärnischstrasse – und damit noch **mehr Gefahren für unsere Schulkinder**.

## 5. (Kritische) Fragen und Antworten

**Frage:** Ist Tempo 30 auf der unteren Zugerstrasse, Lindenstrasse und Glärnischstrasse nicht einfach blosse Zwängerei?

**Antwort:** Es geht uns vor allem darum, pragmatisch und effizient das Problem der Verkehrssicherheit – insbesondere für sichere Schulwege – zu lösen. Wir betrachten das Thema «Tempo 30» nicht als Ideologie, sondern als eine **Lösung** für ein **besseres, sichereres Zusammenleben** in unserem Dorf.

**Frage:** Gibt nicht der kommunale Richtplan schon vor, dass auf der unteren Zugerstrasse, Lindenstrasse und Glärnischstrasse Tempo 50 gelten soll?

**Antwort:** Der kommunale Richtplan, welchen die Gemeindeversammlung im März 2025 beschlossen hat, legt Grundsätze fest. Die Gemeinde Horgen nimmt diesbezüglich in einem Schreiben vom 10. März 2025 wie folgt Stellung: «Abweichungen auf den in der Richtplankarte bezeichneten Verbindungs- und Sammelstrassen von Tempo 50 innerorts sind im Geschwindigkeitskonzept nach wie vor möglich. **Die Stimmberechtigten sind in ihrer Willensbildung frei.**»

**Frage:** Konnte das Komitee denn nicht bereits im Rahmen einer Mitwirkung Eingaben machen? Und wenn ja, was ist mit den Eingaben passiert?

**Antwort:** «Tempo 30» an der unteren Zugerstrasse und Lindenstrasse wurde bereits im Jahr 2020 mit der Petition Lebensraum Zugerstrasse thematisiert. 122 Personen haben diese unterzeichnet. Im Jahr 2022 wurde eine [Mitwirkung in Aussicht gestellt](#) - seither ist nichts passiert. Wir haben im Januar 2025 eine Mitwirkung zum Geschwindigkeitskonzept angeregt, insbesondere, um einen Dialog in der Bevölkerung zu ermöglichen. Diese Anregung hat der Gemeinderat im Februar 2025 abschlägig beantwortet. Stattdessen wies der Gemeinderat darauf hin, dass «allen Teilnehmenden an der **Gemeindeversammlung** die Möglichkeit offen [steht], sich zum Geschwindigkeitskonzept zu äussern und **Änderungsanträge** zu stellen.» Wir nehmen nun diese Möglichkeit wahr.

**Frage:** Beeinträchtigt die Forderung des Komitees nicht den Busverkehr auf der unteren Zugerstrasse, der Lindenstrasse und der Glärnischstrasse?

**Antwort:** Gemäss dem Gutachten der Baudirektion des Kantons Zürich vom 23. Januar 2023 sind **keine Auswirkungen auf den Busverkehr** zu erwarten. Dies, weil die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten schon heute geringer als 50 km/h sind. Der Busverkehr ist bereits heute von Verzögerungen an Knoten, Einmündungen, Haltestellen und Fussgängerquerungen betroffen.

## 6. Komitee Lebensraum Horgen

**Kontakt für Rückfragen:** Jan Meyer, Gehrenstrasse 3, 8810 Horgen,  
[janmeyer1201@gmail.com](mailto:janmeyer1201@gmail.com)