

3. März 2021

Schriftliche Anfrage

von Markus Knauss (Grüne)
und Simone Brander (SP)

Ein wichtiges Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltthema in der Stadt Zürich ist die starke Belastung der Bevölkerung durch Strassenlärm. Obwohl die Bevölkerung eigentlich seit über 30 Jahren vor schädlichen und lästigen Strassenlärm geschützt werden muss, was in den entsprechenden Immissionsgrenzwerten der Lärmschutzverordnung ausgedrückt wird, sind immer noch rund 140'000 BewohnerInnen der Stadt Zürich von übermässigem Strassenlärm betroffen. Bei rund 110'000 BewohnerInnen sind noch keinerlei Massnahmen an der Quelle ergriffen worden, obwohl die Lärmschutzverordnung seit Jahrzehnten genau das verlangt. Wie Medienberichten zu entnehmen ist, sei der ZVV nicht bereit, bei einer neu eingeführten Tempo 30-Strecke an der Höngger- und Limmattalstrasse und einer geplanten Tempo 30-Strecke an der Nord- und Ottenbergstrasse die möglicherweise anfallenden Mehrkosten für den Betrieb der Linien 13 und 46 zu übernehmen. Dafür stehe gemäss einem Stadtratsbeschluss die Einstellung der Quartierbuslinie 38 zur Diskussion.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gibt es Schätzungen, welche Kosten in welchen Bereichen (Gesundheit, Sicherheit, Lärmschutzfenster, etc.) durch die bisher verschleppte Lärmsanierung an der Quelle in der Stadt Zürich angefallen sind?
2. Mit welchen Zeitverlusten ist bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h aufgrund effektiv gemessenen tieferen Geschwindigkeiten (v85) an der Nordstrasse/ Ottenbergstrasse zu rechnen? Gibt es wegen dieser Geschwindigkeitsreduktion so genannten Sprungkosten, d. h. weshalb muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden? Mit welchen zusätzlichen Kosten wird für diesen Streckenabschnitt gerechnet? Wann wird Tempo 30 an der Nordstrasse/Ottenbergstrasse umgesetzt? Welchen Mehraufwand haben die schon rechtskräftig signalisierten Tempo 30-Abschnitte an der Nordstrasse und Rousseaustrasse, östlich der Rosengartenstrasse, verursacht? Musste dafür ein zusätzliches Fahrzeug angeschafft werden? Wurden die Kosten vom ZVV übernommen?
3. Aufgrund des Stadtratsbeschlusses 159/2021 stellt nun die Einstellung des Busses 38 als Kompensation von Kosten zur Diskussion. Weshalb gerade diese Buslinie ausgewählt werden soll, kann nicht nachvollzogen werden. Wie und aufgrund welcher Kriterien kam der Vorschlag zur Einstellung der Linie 38 zustande? Wer entscheidet über die Einstellung von Linien oder Angeboten?
4. Im Akustischen Projekt zur Lärmsanierung an der Hönggerstrasse/Limmattalstrasse wurde ausgesagt, dass Tempo 30 zu einer Fahrplaninstabilität führen könne, welche «möglicherweise» Zusatzkosten für den ÖV verursachen werde. Mit welchen Zeitverlusten ist zu rechnen? Gibt es wegen dieser Geschwindigkeitsreduktion so genannte Sprungkosten, d. h. muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden? Mit welchen zusätzlichen Kosten wird für diesen Streckenabschnitt gerechnet?

5. Der Zürcher Kantonsrat hat am 10. Februar 2020 beim Beschluss über die ZVV-Strategie explizit beschlossen, dass die behinderungsfreie Fahrt der Busse nicht nur unter dem Vorbehalt angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden stehen soll, sondern neu der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit explizit auch berücksichtigt werden müssen. Wie beurteilt der Stadtrat von Zürich die Haltung des ZVV, höhere Betriebskosten aufgrund der lärmrechtlichen Sanierung von Strassen nicht berücksichtigen zu wollen?
6. Vom ZVV wird dahingehend argumentiert, dass der Lärmschutz nicht über der Wettbewerbsfähigkeit stehe. Welche Interessen gewichtet der Stadtrat von Zürich höher: die Wettbewerbsfähigkeit einer öV-Unternehmung oder den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit eines grossen Teils der Stadtzürcher Bevölkerung?
7. Im Verkehrsrat, dem Aufsichtsgremium des Zürcher Verkehrsverbundes, sitzt der Sozialvorsteher Raphael Golta. Wie vertritt Stadtrat Golta die Interessen des Gesamtstadtrates im Verkehrsrat? Werden die Themen des Verkehrsrates in Stadtratssitzungen diskutiert, gibt es andere Vorbereitungssitzungen oder ähnliches, damit Stadtrat Golta die Interessen des Stadtrates vertreten kann? Welche Interessen gewichtet Raphael Golta höher: die Wettbewerbsfähigkeit einer öV-Unternehmung oder den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit eines grossen Teils der Stadtzürcher Bevölkerung?
8. In der Antwort auf die Interpellation 2018/494 führte der Stadtrat aus, dass bisher noch keine höheren Kosten durch die Einführung von Tempo 30 entstanden seien. Dies im Gegensatz zu höheren Betriebskosten von 21.5 Millionen Franken pro Jahr und höhere Investitionskosten von 138 Millionen Franken, die infolge Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr und Eigenbehinderungen des öffentlichen Verkehrs verursacht werden. Sind seit der Beantwortung der schriftlichen Anfrage Kosten durch die Einführung von Tempo 30 entstanden? Wurde die Abgeltung dieser höheren Kosten durch den ZVV verweigert?
9. Medienberichte, Aussagen des ZVV, aber auch der Stadtratsbeschluss 159 vom 11. Februar 2021 suggerieren, dass der ZVV keine zusätzlichen Mittel für zusätzliche Kursfahrzeuge und deren Folgekosten aufgrund von Massnahmen im Strassenraum (z. B. Tempo 30) zur Verfügung stellen wolle. Damit verweigert der ZVV die Umsetzung eines seit Jahrzehnten bestehenden Auftrags des Bundes, die Bevölkerung vor schädlichem und lästigem Strassenverkehrslärm mit Massnahmen an der Quelle zu schützen. Ist der Stadtrat bereit, gegen eine allfällige Verweigerung der Kostenübernahme durch den ZVV rechtlich vorzugehen?
10. Im Januar 2020 kündigten TAZ, DAV und VBZ an, ihre Zusammenarbeit zur öV-Bevorzugung so zu verstärken, dass in Zusammenarbeit mit den VBZ Schwachstellen an einzelnen Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen, an VBZ-Linien und an Abschnitten auf Mischverkehr untersucht werden. Im Januar 2020 planten die Dienstabteilungen die zehn dringendsten Örtlichkeiten und zwei Linien zu analysieren und mit abgestimmten Anpassungsvorschlägen umzusetzen. Der Massnahmenerfolg wird mit einer Qualitätsspinne kontrolliert. Wurden die im Januar 2020 geplanten Arbeiten inzwischen durchgeführt? Welche Resultate ergaben die Massnahmen für die zehn dringendsten Örtlichkeiten und die zwei untersuchten Linien? Bitte die Ergebnisse pro Örtlichkeit und Linie ausweisen.
11. Wie wirken sich diese durchgeführten öV-Bevorzugungsmassnahmen auf allfällige Zusatzkosten durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (v85) aus?
12. Ergibt sich durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h durch Reduktion von Bremsmanövern und Beschleunigungen eine Verstetigung des Verkehrsflusses? Hat diese allenfalls einen positiven Effekt auf die Kapazität für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sowie des MIV?

13. An welchen weiteren Örtlichkeiten und entlang welcher VBZ-Linien besteht weiterhin Handlungsbedarf, um den öV zu bevorzugen? Mit welchem Zeitplan werden diese Arbeiten angegangen?
14. Wie hoch sind die Kosten, die durch die konsequentere öV-Bevorzugung im vergangenen Jahr eingespart werden konnten?
15. Wie hoch sind die Kosten, die schätzungsweise durch die konsequentere öV-Bevorzugung durch die weiteren geplanten Arbeiten eingespart werden können?
16. Wie können durch die weiteren geplanten Arbeiten zur öV-Bevorzugung allfällige Zusatzkosten aufgrund Temporeduktionen vermieden werden?
17. Schon in der Vergangenheit wurden von der Stadt Zürich Massnahmen zur Effizienzsteigerung des öV-Systems vorgenommen (z. B. elektronische Busspur Hohlstrasse, separate Busspur auf der Hardbrücke vor der Röschibachstrasse, evtl. weitere). Welche Auswirkungen hatten diese Massnahmen auf die Effizienz des öffentlichen Verkehrs und konnten damit Kosten eingespart werden? Wurden diese Massnahmen von der Stadt Zürich oder vom ZVV getragen? Falls diese Massnahmen von der Stadt Zürich getragen wurden, wurden diese Investitionskosten in irgendeiner Form vom ZVV honoriert?

H. Krauss

S. Brändle