

## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 44. Ratssitzung vom 3. April 2019

### 1100. 2018/123

#### **Motion von Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 28.03.2018: Nachweis der Lärmverbesserungen bei Temporeduktionen durch eine unabhängige Stelle sowie Publikation der Messdaten in einem jährlichen Bericht**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

*Stephan Iten (SVP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3902/2018): Der Bund beschloss vor über 30 Jahren die Lärmschutz-Verordnung (LSV), die bis 2018 umgesetzt hätte werden müssen. Die Stadt tat während 30 Jahren nichts und will jetzt in einer Expressübung auf sämtlichen Strassenabschnitten die Tempi für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit der Begründung der Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen senken. Man hatte 30 Jahre lang Zeit zu forschen, wie man bessere Lärmschutzmassnahmen wie Flüsterbeläge einsetzen könnte. Man spricht immer von internationaler Ausstrahlung, aber ausgerechnet in diesem Bereich scheint das kein Thema zu sein. Vor 30 Jahren legte man einen Faktor für die Lärmberechnung fest. In der Zwischenzeit hat sich aber einiges geändert; die Motoren und Reifen und die normalen Deckbeläge, die man überall verwendet, wurden leiser. Wenn man Emissionsgrenzwerte festlegen will, sollten auch aktuelle Werte verwendet werden. In Zukunft wird es zudem mehr Elektrofahrzeuge geben, die man kaum hört. Ein Tram, das auf einer eigenen Trasse fährt, wird in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Bei der Seilbahn Rigiblick darf der MIV aus Lärmschutzgründen nur noch 30 km/h fahren, während das laute Tram immer noch 50 km/h fahren darf. Die Asylstrasse ist mit 30 km/h eine Testübung des Bundes. Damit wird genau ein Haus vor Lärm geschützt – und zudem entsteht der Lärm einzig durch das Tram in der Kurve beim Römerhof. Der Stadtrat misst die Lärmreduktion durch die Einführung von Tempo 30 bei der Köschenrütistrasse durch Berechnung und nicht durch Messung. Es scheint, als würde Tempo 30 wohl eher für die Ideologie als für den Lärmschutz eingeführt. Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort zur Motion: «Die LSV schreibt zudem vor, dass im Rahmen der Sanierung in erster Priorität Massnahmen an der Quelle des Lärmverursachers zu prüfen sind.» Es müssen also sämtliche Verkehrsträger geprüft werden. Wir fordern deshalb, dass vor und nach der Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen eine Messung vorgenommen wird, damit eruiert werden kann, ob wirklich Lärmverbesserungen stattfinden. Selbstverständlich soll die Messung nicht vom Stadtrat selbst durchgeführt werden, sondern von einer neutralen Stelle, die uns neutrale Ergebnisse vorweisen kann. Dies wegen den Kosten der Messungen von 20 000 Franken bis 30 000 Franken, die dem haushälterischen Umgang mit Ressourcen zuwiderlaufen würden, abzulehnen, ist unsinnig. Sie haben schon für viel Unnötigeres Geld ausgegeben und pflegen nicht wirklich einen haushälterischen Umgang mit Ressourcen – man denke nur an all die Kunst- und Kulturobjekte. In der Antwort steht weiter, es liege gar nicht in der Kompetenz des Gemeinderats, über Temporeduktionen oder ihre Aufhebung zu bestimmen. Weshalb nehmen Sie dann Postulate entgegen, wie das*

2 / 7

*der GLP, das auf Hauptstrassen und Ausweichrouten Tempo 30 fordert? Sie müssten es mit den genau gleichen Argumenten wie hier auch ablehnen. Es wäre schlicht glaubhaft, wenn der Stadtrat diese Messungen vornehmen lassen würde. So könnten Sie uns dann auch vorhalten, dass die Temporeduktionen wirklich Lärmverbesserungen bewirken. Es würde auf beiden Seiten die Gewissheit entstehen, dass die Tempo-30-Massnahme für den MIV wirklich einen Einfluss auf die Lärmverbesserung hat.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements Stellung.

**STR Andreas Hauri:** *Lärm ist grundsätzlich ein vielseitiges Thema und wird individuell wahrgenommen. Lärm darf vor allem aber die Gesundheit nicht beeinträchtigen. Es wohnen 140 000 Menschen in der Stadt an Strassen, an denen die Strassenlärmbelastung über den Emissionsgrenzwerten liegt. An diesen Orten besteht eine gesetzliche Sanierungspflicht. Bei jedem Abschnitt, in dem Tempo 30 eingeführt wird, wird selbstverständlich auch die Verhältnismässigkeit geprüft. Neu wurde mit dem Kanton eine Vereinbarung getroffen, mit der man an neun Standorten Wirkungskontrollen von Tempo 30 durchführen wird. Ein Teil des Anliegens der Motionäre wurde damit bereits erfüllt. Der Stadtrat lehnt die Motion ab, weil sie tatsächlich nicht motionsfähig ist. Die Durchführung von Lärmmessungen und die entsprechende Berichterstattung liegen in der Kompetenz des Stadtrats. Auch als Postulat lehnen wir das Anliegen ab, weil mit dem Kanton bereits Massnahmen in die Wege geleitet wurden und klar ist, dass die wirksamste Vermeidung von Strassenlärm tatsächlich eine Temporeduktion ist – das ist zweifelsfrei bewiesen. Das Bundesgericht stützt zudem das Vorgehen der Stadt und gab bis anhin bei allen erhobenen Einsprachen dem Stadtrat recht. Das Baurekursgericht fällte am 22. März einen Entscheid betreffend des Lärmsanierungsprojekts der Kreise 1, 4 und 5, der die zukünftige Überprüfung verstärkter Massnahmen an Orten, wo viele Menschen leben, in die Wege leitet. Auch das war ein klares Votum des Baurekursgerichts für Tempo 30.*

Weitere Wortmeldungen:

**Markus Knauss (Grüne):** *Auch wir sind mit der stadträtlichen Lärmsanierungspolitik extrem unzufrieden, wenn auch aus anderen Gründen wie Stephan Iten (SVP). Die Stadt konnte in der Vergangenheit an den wenigen Orten, an denen sie Tempo 30 einführte, die Einführung gut begründen. Selbst die sehr teuren Anwälte des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) und des Touring Clubs Schweiz (TCS) konnten das Baurekursgericht nicht überzeugen, dass das Verfahren nicht korrekt gewesen wäre. Deshalb scheint es mir etwas seltsam, dass wir anders entscheiden sollten. Das Problem ist, dass die Stadt an zu wenigen Strassen Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme einführte. Speziell an dicht bewohnten Strassen wurde zu wenig getan. Nur gerade einmal 25 000 Personen von etwa 140 000 Lärmbetroffenen kommen in den Genuss der Massnahmen an der Quelle, wie es das Bundesgericht vorsieht. Bei dem von Stephan Iten (SVP) angesprochenen Rigiplatz sind gerade einmal 370 Menschen betroffen, die durch Tempo 30 eine deutliche Lärmreduktion erhielten. Es gelang nicht, dass alle Personen unter den Emissionsgrenzwert fallen. Das rechtliche Problem ist aber ein anderes; die Verweigerung*

von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme wurde von der Stadt ungenügend begründet. Auch wenn es die letzten 30 Jahre verpasst wurde, hat die Bevölkerung einen Anspruch auf Lärmschutz. Tempo 30 ist eine mögliche – und die kostengünstigste – Massnahme. Wir sind froh, wenn der Stadtrat eine Gesamtüberprüfung in der ganzen Stadt macht, weil die Lärmbetroffenen einen Lärmschutz nach Bundesrecht erhalten müssen.

**Christoph Marty (SVP):** Die Motionäre fordern den Nachweis der Lärmverbesserungen durch Temporeduktionen von einer unabhängigen Stelle sowie eine Publikation der Messdaten des Stadtrats. Der Stadtrat sagt in seiner Antwort sehr entschlossen, dass es in seiner Kompetenz liegt, physische Messungen auszuführen und auszuwerten sowie Geschwindigkeitsreduktionen zu verfügen oder aufzuheben. Das bestreiten die Motionäre nicht. Sie würden aber gerne wissen, ob dank dieser Kompetenz in Zukunft etwas Zielführendes resultieren wird. Wie man seiner Antwort entnehmen kann, hat der Stadtrat offensichtlich Gründe, unparteiisch und neutral erfasste Messergebnisse zu unterdrücken. Weiter kann seiner Antwort entnommen werden: «Im Rahmen der Strassenlärmsanierung gemäss der Eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit eine wirksame und kostengünstige Sanierungsmassnahme. Die Gesetzgebung des Bundes sieht Temporeduktionen als emissionsreduzierende Massnahme vor (Art. 12 Abs. 1 lit. c Umweltschutzgesetz) und erachtet diese als grundsätzlich wirksam.» Mit seinem «grundsätzlich wirksam» gesteht der Stadtrat ein, dass er keine Ahnung hat, ob die getroffenen Massnahmen etwas bewirken und dass es ihn auch nicht interessiert, da die getroffenen Massnahmen rein politisch motiviert sind. Es ist auch möglich, dass der Stadtrat genau weiss, dass die verfügten Temporeduktionen die Ziele nicht erreichen. Wo sind die Ergebnisse der grossen Temporeduktionsversuche? Während Ergebnisse fehlen, verfügen einige Chefbeamte in Eigenkompetenz, dass die Versuche weitergeführt werden sollen. Der Stadtrat beruft sich auf die Gesetzesbestimmungen des Bundes. Sie sollen situationsbedingt, mit Augenmass und zielführend angewendet werden. Die rechtsmissbräuchliche und willkürliche Anordnung ist dabei nicht vorgesehen. Es laufen auf nationaler Ebene Bestrebungen, die entsprechenden Gesetzgebungen anzupassen, weil sie vom Stadtrat in Zürich und in anderen Gemeinden amtsmissbräuchlich und willkürlich angewendet werden. Das ganze Signalisationschaos, das in den letzten Monaten inkompetent und unkoordiniert angeordnet wurde, hat nur einen Zweck; den MIV zu schikanieren, um dem Traum einer autofreien Stadt näher zu kommen. Es ist nur verständlich, dass sich der Stadtrat in seiner Antwort wehrt, in diesen Fragen Transparenz zu schaffen – er hat seine Gründe.

**Barbara Wiesmann (SP):** Es ist genügend nachgewiesen, dass Temporeduktionen zu einer Lärmsenkung führen. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfiehlt Temporeduktionen explizit, um Lärm zu reduzieren, weil es genügend Studien gibt, die die Lärmreduktion durch Temporeduktionen belegen. Auch das Bundesgericht stützt dies. Schliesslich werden auch Messungen gemacht. Erst kürzlich gab der Stadtrat gemeinsam mit dem Kanton verschiedene Messungen in Auftrag. Der Stadtrat macht die Messungen da, wo sie Sinn ergeben und nicht einfach flächendeckend. Bei der Einführung vieler Temporeduktionen gab es ausserdem Rekurse, was zu weiteren Messungen führte, die ebenfalls zum Schluss kamen, dass die berechneten Werte stimmen. Das bedeutet, dass zusätzliche Lärmmessungen nur zu mehr Aufwand und Kosten für die Verwaltung führen wür-

den. Sie ändern an der Tatsache, dass Temporeduktionen zu einer Lärmsenkung führen, aber nichts. Wir sind froh, dass die Lärmbelastungen endlich angegangen werden und lehnen die unnötigen Kosten ab.

**Sven Sobernheim (GLP):** Ich bin ein wenig irritiert, dass dem Stadtrat Machtmissbrauch vorgeworfen wird – Machtmissbrauch bei einem Thema, das bundesgerichtlich mehrmals gestützt wurde und in dem eher zu wenig als zu viel gemacht wird. Der Vorwurf, dass Temporeduktionen eingeführt werden, aber keine Lärmschutzwände, ist schlicht falsch; es gibt bereits einige Lärmschutzwände und es wurden in den letzten Jahren auch weitere gebaut. STR Filippo Leutenegger ist stolz auf seine Glaslärmschutzwand, die er selbst finanzierte. Auch an der Rosengartenstrasse sieht man viele der Lärmschutzwände. Die Motoren wurden in den letzten Jahren nicht wirklich leiser. Es gilt zudem, die Gleichwertigkeit der Messungen durch das Bundesgesetz zu akzeptieren. Wenn Auto, Tram und Bus auf derselben Spur fahren – wie beispielsweise durch das Dorfzentrum von Höngg – sind sie auch von den gleichen Lärmschutzmassnahmen betroffen. Wenn das Tram aber auf einer eigenen Spur fährt, wird es wie eine Eisenbahn behandelt und nicht gleich wie der MIV. Man kann das absurd finden, aber das Bundesgesetz gibt das nun mal so vor. Man könnte auch absurd finden, dass für die Rampen im Bahnhof andere Steilheitswerte als im öffentlichen Raum gelten. Das sind aber die übergeordneten Gesetzgebungen, an die wir uns halten müssen. Die Motionäre fordern eine neutrale Präsentation der Messergebnisse. Diese kann der Stadtrat in seiner Kompetenz vorstellen. Wenn uns unterstellt wird, dass der Stadtrat unsere Postulate entgegennimmt, diese Motion aber ablehnt, muss man anscheinend nochmals den Unterschied zwischen Motion und Postulat erklären. Eine Motion ist ein verbindlicher Auftrag, während ein Postulat eine Prüfung darstellt. Es ist auch bei weitem nicht der Fall, dass der Stadtrat jedes unserer Postulate annimmt. Aber auch wir wären froh, wenn wir endlich die Ergebnisse des «Tempo 30 nachts»-Versuchs öffentlich hören könnten.

**Andreas Egli (FDP):** Wir sagen seit Jahrzehnten, dass auf Durchgangssachsen beschleunigter Verkehr – Tempo 50 – und in den Wohnquartieren Tempo 30 gelten sollte. Es ist bekannt, dass Tempo 30 auf Durchgangssachsen zu einer Verdrängung des Verkehrs in die Wohnquartiere führt. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass die anstehenden Messungen des Kantons in Zusammenarbeit mit der Stadt überprüfbare Resultate für den Nutzen und die Relation von Tempo 30 ergeben. Es wird hier also eine gute Massnahme ergriffen. In Abhängigkeit dieser Resultate wird sich zeigen, ob es tatsächlich notwendig ist, die Messungen konkret weiter zu führen oder ob man auf die zusätzlichen Kosten verzichten kann. Vor diesem Hintergrund nehmen wir die Motion im Moment an und verlangen eine Messung. Wir behalten uns aber vor, bei einer Klarstellung durch die Messresultate von Kanton und Stadt kein weiteres Geld mit weiteren Messungen zu verschwenden. Es geht letztlich um den effektiven Lärm und nicht um einen rechnerischen Wert. Man macht es sich ein wenig einfach, wenn man eine 30 Jahre alte rechnerische Normen neu auslegt. Beim Rigiblick kann man heute schon wegen den vielen Fussgängern nicht viel schneller als Tempo 30 fahren. Wenn behauptet wird, dass mit dem Aufstellen der Tempo-30-Tafeln eine Lärmsanierung erzielt wird, wird schlicht gelogen. Es geht dabei nur um das Kassieren von Bussen. Wenn ein Auto nachts bei wenig Verkehr hier mal mit 50 km/h fährt, ändert das am Lärmpegel insgesamt nichts.

*Wir finden es sinnvoll, tatsächlich zu messen und den Lärm zu reduzieren und nicht nur theoretisch Zahlen auf Plänen zu berechnen.*

**Olivia Romanelli (AL):** *Die lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30 ist mehrfach durch Studien mit ganz reellen Messdaten belegt. Wir brauchen keine weiteren Nachweise. Es wäre eine Verschwendung von Steuergeldern, in jeder Strasse einzeln nachzumessen.*

**Christine Seidler (SP):** *Das Verkehrsproblem ist eine Frage der Perspektive. Wer im Stau steht, verlangt mehr Strassen und einen flüssigeren Verkehr. Als lärmgeplagter oder gesundheitsgeschädigter Anwohner der Rosengartenstrasse oder Birmensdorferstrasse findet man es hingegen zu laut für noch mehr Verkehr. Unser ganzes Mobilitätskonzept und Strassennetz wurde vor 60 Jahren geplant. Man war damals auf grosses Wachstum und Fortschritt aus und einzig und alleine auf das Auto ausgerichtet. Man nahm weite Wege zwischen Wohnort, Einkaufsmöglichkeit, Arbeitsplatz und Freizeit in Kauf. Heute geht man zurück zu den Städten der kurzen Wege. Der Ansatz der getrennten Funktionen ist bei weitem nicht mehr zweckmässig. Man spricht heute in der Stadtentwicklung schon lange von Städten für Menschen und nicht für Autos. Es geht nicht um Schikane, sondern um Lebensqualität mit Mobilität. Das angelegte System zwingt die Städte, den Verkehr aufzunehmen, den sie nicht mehr wollen. Die «Republik» titelte «Böser Verkehr. Gute Mobilität.» und schrieb: «Für den Bedarf, den er decken will, hat sich ein Begriff eingebürgert: Mobilität.» Kein Politiker oder keine Politikerin würde mehr «Verkehr» fordern, aber die meisten wollen «Mobilität». Es ist letztendlich aber dasselbe. Verkehr ist aber schlecht konnotiert, man denkt an Lärm, Zeitverlust, Abgase und Gesundheitsschädigung. Mobilität klingt nach Möglichkeit und Freiheit. Früher sprach man von Verkehr, heute von Mobilität. Mobilität hat ihre Berechtigung und kann zur Lebensqualität beitragen – egal mit welchem Verkehrsmittel. Der gesundheitschädigende Verkehr, der zu monofunktionalen und abweisenden Räumen ohne Lebensqualität mutiert, muss aber durch Lenkung und Tempo 30 verträglich gemacht werden. Tempo 30 führt zu einem gesteigerten Verkehrsfluss und weniger Stau.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Es wurde heute häufig behauptet, dass Tempo 30 zu einer Lärmreduktion führt. Mit gesundem Menschenverstand kommt man aber zum Schluss, dass der tatsächliche Lärmerzeuger das Abbremsen und das Beschleunigen ist. Ich nerve mich auch über hochtourige Fahrer – diese rücksichtslose Fahrerei muss vermieden werden. Der normale Verkehr rollt aber mit Tempo 50 in einem höheren Gang leiser als durch erzwungenes hochtouriges Fahren. Es stimmt schlicht nicht, dass man Tempo 30 nur da einführt, wo Menschen wohnen. Auch zwischen den Amtshäusern der Industriellen Betrieben und der Polizei gilt Tempo 30, obwohl da niemand wohnt. Man kann stark bezweifeln, ob mit Tempo 30 der Verkehr wirklich flüssiger ist als mit Tempo 50. Auf der A1 nach Bern Richtung Oensingen entsteht regelmässig Stau, weil alle wissen, dass dort eine Radarfalle steht. Man sollte besser die Hypothese aufstellen, dass Tempo 50 leiser als Tempo 30 ist, und diese Hypothese falsifizieren.*

**Samuel Balsiger (SVP):** *Es wurde behauptet, dass wir hier gar nicht diskutieren müssen, weil übergeordnetes Recht sowieso vorgibt, dass Zürich die Massnahme Tempo 30 umsetzen muss. Im Nationalrat ist ein Vorstoss in der Vorprüfung, der auf übergeordnete*

ter Ebene verankern will, dass überall Tempo 50 gelten soll und Tempo 30 nur aus Sicherheitsgründen in Ausnahmefällen eingeführt wird. Sobald der Vorstoss im Nationalrat durchkommt, müssten sich alle, die mit übergeordnetem Recht argumentieren, für Tempo 50 einsetzen. Wenn Sie sich so sicher sind, dass Tempo 30 für die Menschen besser ist, können Sie das von einer unabhängigen Stelle prüfen lassen und wir müssten hier nicht mehr weiter diskutieren. Wenn Sie Recht haben, sind wir still. In einer Stadt gibt es nun mal Lärm und Dreck und nicht jede Person kann ihre absolute Ruhe haben.

**Stephan Iten (SVP):** Es ist erfreulich, dass der Stadtrat so gut mit dem Kanton zusammenarbeitet und gemeinsame Lärmmessungen durchführt. Es wäre dann aber auch sinnvoll, wenn man erst Tempo 30 einführt, wenn auch die Messergebnisse vorliegen. Markus Knauss (Grüne) geht es nicht um die Lärmschutzmassnahme, sondern um Tempo 30. Lärmschutzfenster, Flüsterbeläge und Tempo 30 würden enorm teuer werden und sind schlicht nicht möglich. Beim Rekurs im Kreis 1, 4 und 5 frage ich mich schon, ob im Kreis 1 und 4 wirklich der MIV laut ist, oder ob eher die Menschen für Lärm sorgen und ob Temporeduktionen etwas nützen würden. Die Menschen in der Langstrasse stören sich nämlich viel mehr am Lärm der Menschen als an dem der Autos. Was stört Markus Knauss (Grüne) an den Messungen? Hat er Angst vor dem Beweis, dass mit der Tempo-30-Einführung gar keine Lärmverbesserung erzielt werden kann? Ohne Messungen kann nichts erwiesen werden. Es stellt niemand in Frage, dass der ÖV sehr laut ist. Wir können die Parameter bei uns also gar nicht anwenden. Der Stadtrat misst nicht da, wo es Sinn macht, sondern dort, wo es ihm der Kanton beauftragt. Die Messungen sind keine Geldverschwendung, weil man dank ihnen untersuchen kann, ob die Massnahmen nützen oder ob man vielleicht andere Massnahmen in Betracht ziehen muss.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements Stellung.

**STR Andreas Hauri:** Bis jetzt wies das Bundesgericht ausnahmslos alle Rekurse ab und gibt uns Recht. Das Baurekursgericht sagt sogar, dass man noch weitergehen kann. Verschiedene Stufen bestätigten, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die Messungen der neun Strecken durch den Kanton und die Stadt sind gut, aber nichts Neues. Die technischen und theoretischen Modelle basieren auf den effektiven Messungen und man darf deshalb nicht meinen, dass wir ganz neue Resultate erhalten werden. Die Resultate werden sehr ähnlich sein wie die theoretischen Berechnungen. Die Frage, wie wir damit umgehen werden, ist dann letztendlich eine politische Frage.

Die Motion wird mit 36 gegen 85 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

7 / 7

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat