



Der Stadtrat an den Gemeinderat

24. November 2021

GR Nr. 2021/168

Motion von Johann Widmer und Stephan Iten betreffend alternative Lärmschutzmassnahmen zu Tempo 30 sowie Nachweis der Wirtschaftlichkeit für jede geplante Massnahme, Ablehnung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. April 2021 reichten Gemeinderat Johann Widmer und Gemeinderat Stephan Iten (beide SVP) folgende Motion, GR Nr. 2021/168, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen welche alternative Lärmschutzmassnahmen zu Tempo 30 vornimmt, um damit die Temporeduktionen auf Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Sammelstrassen, welche nicht aufgrund einer Unfallstatistik eingeführt wurden, rückgängig zu machen. Zudem soll der Stadtrat die geltenden Gesetze einhalten und die Wirksamkeit jeder geplanten Tempo 30-Strecke sorgfältig prüfen, indem aussagekräftige Messungen vorgenommen werden und die Resultate mit den Belastungsgrenzwerten gemäss Lärmschutzverordnung Anhang 3, Art.40 für jede Empfindlichkeitsstufe (Art. 43) verglichen werden. Die gemäss Art. 3 geforderte Wirtschaftlichkeit ist für jede geplante Massnahme auszuweisen und öffentlich aufzulegen, insbesondere in Bezug auf Mehrkosten beim MIV und dem ÖV. Tempo 30 darf auf einem Strassenstück erst eingeführt werden, wenn sowohl der Immissionsgrenzwert überschritten wird als auch die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte.

Begründung:

Tempo 30 ist gemäss Lärmschutzverordnung nur eine Art der Lärmschutzmassnahme an der Quelle. Sie kann angewandt werden, wenn die Verhältnismässigkeit und die Wirtschaftlichkeit gegeben sind. Zurzeit sind Temporeduktionen eher ideologisch statt zielführend motiviert. Tempo 30-Strecken führen in der Stadt bei der VBZ und beim Berufsverkehr zu Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Franken pro Jahr. Nun liegen beim öffentlichen Verkehr unwiderlegbare Fakten auf dem Tisch. Tempo 30 ist keine geeignete Massnahme zur Lärminderung, sondern eine Behinderung des Verkehrs, auch des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr, der im Moment sowieso unter den Corona-Massnahmen leidet, verliert an Attraktivität wegen längeren Reisezeiten durch Tempo 30. Die Kosten des motorisierten Individualverkehrs durch längere Fahrzeiten der Gewerbetreibenden und Berufsfahrer sind ebenfalls massiv. Der gescheiterte Versuch mit Tempo 30 ist somit sofort zu beenden, mit Ausnahme der Zone 30 auf Quartierstrassen.

Auf den Teststrecken in der Stadt Zürich war die Lärmreduktion durch Tempo 30 nur 1.5 bis 2 dB(A) statt der möglichen 3 dB(A), und die Lärmemission des öffentlichen Verkehrs wie zum Beispiel Bus und Tram sind wesentlich grösser als die der Autos. In keinem Test wurden die Immissionsgrenzwerte überschritten, hingegen verursachten diese Experimente Mehrkosten beim MIV und dem ÖV. Bereits die Tests habe somit die Gesetzesartikel in der Lärmschutzverordnung verletzt. Das Bundesgericht schreibt: (1C_117/2017, 1C_118/2017 / Urteil vom 20. März 2018) «Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1SSV).»

Lärmarme Beläge, lärmindernde Pneus sowie leisere Trams und Busse würden einen viel grösseren Effekt auf die Lärmbelastung haben als Tempo 30. Zudem besteht auf dem Ausbreitungsweg die Möglichkeit, Schallschutzwände zu erstellen, wie man dies in Zürich an einigen Orten bereits gemacht hat.

Nach Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion



2/2

ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Der Vorstoss verlangt die Vorlage einer kreditschaffenden Weisung für alternative Lärmschutzmassnahmen, unter welchen gemäss Begründung insbesondere lärmarme Beläge, leisere Trams und Busse sowie Schallschutzwände zu verstehen sind. Dieser Teil der Motion, also die Forderung, dass der Stadtrat dem Gemeinderat Ausgaben zu solchen Zwecken unterbreitet, ist grundsätzlich motionabel. Weiter verlangt die Motion, die von der Sicherheitsvorsteherin oder dem Sicherheitsvorsteher erlassenen Anordnungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes rückgängig zu machen. Diese Forderung ist nicht motionabel, da sie nicht in der Zuständigkeit von Gemeinderat oder Gemeinde liegt. Der Stadtrat lehnt die Motion auch aus inhaltlichen Gründen weiter ab. Das schweizerische Umweltschutzrecht verpflichtet alle Strasseneigentümer zur Strassenlärmsanierung. Dabei sind in erster Priorität Massnahmen bei der Quelle zu ergreifen. Um diesem gesetzlichen Auftrag nachzukommen, hat der Stadtrat in den vergangenen Jahren Konzepte zu den Temporegimes verabschiedet. So erschien am 30. Mai 2012 das «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» und bildete die erste Etappe der Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich. Am 11. Dezember 2013 hat der Stadtrat dem Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1111/2013) und somit der zweiten Etappe zugestimmt. Während man sich bei der ersten Etappe auf einzelne Strassen beschränkte, wurde in der zweiten Etappe das ganze Stadtgebiet betrachtet. Es wurden Kriterien für die anzustrebende Höchstgeschwindigkeit definiert und ein Plan zeigte, welches Temporegime auf den Strassen angestrebt wird. Die Vorstehenden des Sicherheitsdepartements haben aufgrund dieser Konzepte Verkehrsanordnungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erlassen, die in zahlreichen Rechtsmittelverfahren gestützt wurden. Dabei wurden auch die von der Stadt durchgeführten Verfahren – insbesondere die Erstellung der Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01), mit welchen für jeden einzelnen Strassenabschnitt Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit geprüft werden – behandelt. Somit wurde die in der Motion angesprochene Gesetzeskonformität der Verfahren gerichtlich bestätigt.

Geschwindigkeitsreduktionen sind eine einfach umzusetzende und wirksame Methode zur Lärmreduktion. Daneben leisten auch lärmarme Beläge und die Elektromobilität Beiträge zur Strassenlärmsanierung.

Das «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe» ist in Arbeit (vgl. Medienmitteilung vom 14. Juli 2021: «Mehr Schutz vor Lärm durch weitgehende Einführung von Tempo 30»). Alternative Massnahmen, wie sie in der Motion erwähnt sind, werden zwar sehr wohl geprüft; sie werden aber nicht ausreichen, dem gesetzlichen Auftrag zur Strassenlärmsanierung nachzukommen, weshalb weitere Geschwindigkeitsreduktionen notwendig sein werden. Aus den genannten Gründen lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti