



18. Januar 2023

Interpellation

von Markus Knauss (Grüne)
und Roland Hohmann(Grüne)

Mit dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung des Bundesrates ist der Stadtrat von Zürich seit über 35 Jahren dazu angehalten, die Bevölkerung vor Strassenlärm zu schützen. Aber noch immer sind rund 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich von übermässigem Strassenlärm betroffen. Mit dem Ablauf der letzten Sanierungsfrist am 31. März 2018 besteht ein ungesetzlicher Zustand.

Der Stadtrat von Zürich hat seit 2011 in kreisweisen Lärmsanierungsprojekten zwar die ganze Stadt bezüglich Lärmschutz bearbeitet, das Resultat der systematischen Betrachtung bestand aber vor allem darin, nichts zu unternehmen. Erst nachdem klar geworden war, dass ohne Lärmsanierung keine Strassensanierung mehr möglich sein würde, und nachdem die Gerichte Ausnahmegewilligungen bei Bauvorhaben zunehmend als unzulässig beurteilt hatten, war der Stadtrat gezwungen, aktiver den Lärmschutz seiner Bevölkerung anzugehen. Dazu wurde im Dezember 2021 mit der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung ein Geschwindigkeitsplan vorgelegt, der innert 10 Jahren für 98'000 Personen nachts und 45'000 Personen tagsüber eine Geschwindigkeitsreduktion als Massnahme an der Quelle vorsähe.

Neben der Lärmschutzverordnung bestehen diverse Planungsvorgaben, die ebenfalls zu einer Lärmreduktion beim Strassenverkehr beitragen sollen. Im kommunalen Richtplan Verkehr sind Quartierzentren «grundsätzlich auf ein Tieftempokzept auszurichten», bei den kommunalen Strassen gilt planerisch Tempo 30, auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben. Daneben gibt es die so genannte Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte, in der der Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Lärmbelastung dargestellt ist und die eigentlich das Vorgehen bei Lärmsanierungen bestimmen sollte. Dort, wo am meisten Menschen von den stärksten Belastungen betroffen sind, müssten u.E. prioritär Massnahmen vorgesehen werden.

Zur Umsetzung des Geschwindigkeitsplans hat das Tiefbauamt am 2. Dezember 2022 ein Umsetzungskonzept vorgelegt, das bis 2060 eine Umsetzung der Lärmschutzverordnung des Bundes vorsieht.

Zur Lärmsanierung stellen sich nun nach Vorliegen dieser Papiere folgende Fragen:

1. Wie viele lärmbeeinträchtigte Personen leben entlang den in der Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte dargestellten Strassen (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)? Wie viele Personen – werden in den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 des Umsetzungskonzepts Strassenlärm vom 2. Dezember 2022 mit einer Massnahme an der Quelle entlastet, oder umgekehrt wie viele Personen erfahren mit diesen Umsetzungsetappen noch keine Lärmentlastung. (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)?
2. In welchem Zeitraum werden alle Personen, die am stärksten belasteten/am dichtesten bewohnten zwei Quartile (sehr hohe Dichte und hohe Dichte) vom Strassenlärm mit einer Massnahme an der Quelle entlastet?

3. An welchen der 49 Quartierzentren gilt noch Tempo 50, an welchen wird mit den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 ein richtplankonformer Zustand mit einem Tieftempokonzept erreicht?
4. In welchem Zeitraum werden die übrigen Quartierzentren mit einer richtplankonformen Geschwindigkeit signalisiert?
5. Der Stadtrat wird gebeten, die Frage 4 der schriftlichen Anfrage der GR-Nr. 2022/124 bezüglich Badenerstrasse, Limmatstrasse, Wehntalerstrasse, Winterthurerstrasse und Schaffhauserstrasse doch noch zu beantworten. Gerade der offensichtliche Widerspruch zwischen richtplanerischen und lärmrechtlichen Vorgaben und der mangelhaften Umsetzung im Geschwindigkeitsplan, ist stossend und bedarf doch einiger erklärender Worte. Qualifiziertes Schweigen gegenüber der Öffentlichkeit löst die Probleme nicht.
6. Das Umsetzungskonzept bringt zwar in den Etappen 1b, 1c und 2 an 30 Strecken für knapp 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner entlang stark lärmbelasteter Strassen deutliche Verbesserungen. Allerdings ist die intuitive Nachvollziehbarkeit für die Strassenbenutzer:innen nicht gewährleistet. Wäre es nicht sinnvoller und nachvollziehbarer gewesen, Tempo 30 in einem Perimeter umzusetzen, der alle stark belasteten Wohnquartiere, die gesamte Innenstadt und Quartierzentren umfasst, damit klar ist, dass in diesem Kordon immer Tempo 30 gilt?
7. Im Umsetzungskonzept sind lediglich sehr wenige Strassenabschnitte bekannt, die neu mit Tempo 30 eine Massnahme an der Quelle zur Verbesserung der Lärmsituation erhalten sollen. Für die meisten Strassenabschnitte und deren Anwohner:innen in den Etappen 3, 4, 5 und 7 ist mit dem Umsetzungskonzept nicht ersichtlich, wann sie denn nun mit mehr Lärmschutz rechnen dürfen. Wir bitten deshalb auch im Sinne der Transparenz für die lärmbeeinträchtigte Bevölkerung bei den folgenden Strassenabschnitten um die Auflistung der Anzahl betroffenen Personen, der Höchstwerte der Lärmbelastung, die Werte der Überschreitung der Lärmgrenzwerte tagsüber und nachts sowie des Zeitpunkts, bis wann eine Verbesserung der Lärmsituation mit einer Massnahme an der Quelle umgesetzt wird:

- Schweighofstrasse (Uetlibergstrasse bis Birmensdorferstrasse)
- Giesshübelstrasse (Bubenbergstrasse bis Uetlibergstrasse)
- Gutstrasse (Birmensdorferstrasse bis Albisriederstrasse)
- Birmensdorferstrasse (Schmiede Wiedikon bis Triemli; Schmiede Wiedikon bis Seebahnstrasse); Schimmelstrasse bis Werdstrasse)
- Kalkbreitestrasse
- Friesenbergstrasse (Goldbrunnenplatz bis Schweighofstrasse)
- Badenerstrasse (Kanzleistrasse bis Seebahnstrasse; Seebahnstrasse bis Albisriederplatz; Albisriederplatz bis Farbhof)
- Aemtlerstrasse
- Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Letzigraben); Rautstrasse bis Fellenbergstrasse)
- Letzigraben (Albisriederstrasse bis Birmensdorferstrasse)
- Feldstrasse (Schöneggstrasse bis Stauffacherstrasse)
- Schöneggstrasse
- Militärstrasse (Langstrasse bis Kanonengasse)
- Kornhausstrasse
- Winterthurerstrasse (Rigiplatz bis Uni Irchel)
- Riedtlistrasse (Winterthurerstrasse bis Schaffhauserplatz)
- Rötelstrasse (Rotbuchstrasse bis Bucheggplatz)
- Rotbuchstrasse (Nordstrasse bis Schaffhauserplatz)
- Wehntalerstrasse (Hofwiesenstrasse bis Stadtgrenze)
- Klosbachstrasse
- Uetlibergstrasse (Manessestrasse bis Grubenstrasse (lärmarme Beläge sind schon

verbaut, wann wird Tempo 30 umgesetzt?)

- Bederstrasse
- Stampfenbachstrasse
- Universitätsstrasse
- Riedtlistrasse
- Hofwiesenstrasse zwischen Schaffhauserplatz und Berninaplatz
- Hagenholzstrasse (in einem Rechtsmittelverfahren vom Regierungsrat mit Tempo 30 nachts belegt, aktuell aber nicht Bestandteil der Umsetzungsplanung)
- Schaffhauserstrasse (Affolternstrasse bis Autobahn)
- Glatttalstrasse (Schaffhauserstrasse bis Stadtgrenze)
- Mühlegasse
- Uraniastrasse
- Sihlstrasse
- Talstrasse

8. Wie die Liste unter Frage 7 zeigt, ersetzt das Tiefbauamt einen Flickenteppich bei den Geschwindigkeitsregelungen durch einen noch grösseren Flickenteppich. Dabei werden in der Priorisierung Strassen nicht immer nachvollziehbar mit unterschiedlichen Temporegimes ausgestattet. Während die Rosengartenstrasse – eine kantonale vierspürige Hochleistungsstrasse – Tempo 30 erhalten soll, finden sich der Strassenzug Militärstrasse/Schöneggstrasse/Feldstrasse (klar erkennbar als Wohn- und Ausgangsquartier), die Badenerstrasse zwischen Seebahnstrasse und Albrisriederplatz (klar erkennbar als Quartierzentrum und Wohnquartier), die Uraniastrasse/Sihlstrasse (klar erkennbar als Einkaufs- und Innenstadtgebiet) oder die Aemtlerstrasse (klar erkennbar als reines Wohnquartier) trotz engem Strassenquerschnitt und Bau- und Nutzungsstrukturen, die intuitiv ein tieferes Geschwindigkeitsniveau nachvollziehbar machen, vorerst nicht im Umsetzungskonzept. Wie ist diese sachfremde Priorisierung zu erklären?
9. Bei der Tramlinie 8 machte der Stadtrat früher geltend, dass Tempo 30 nur mit einem zusätzlichen Tram möglich sei. Dieses vom ZVV finanzierte Tram verkehrt allerdings schon seit Jahren, die Öffentlichkeit wurde aber bezüglich Tempo 30 damit vertröstet, dass die Lärmsanierung im Rahmen der «Strassenlärmsanierung 2. Welle» geprüft werde. Mittlerweile stellen wir fest, dass auch im Umsetzungskonzept der 3. Etappe Strassenlärmsanierung in den Etappen 1a, 1b, 1c, und 2 viele Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8, wie beispielsweise an der Klosbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden mit Tempo 30) oder der Stauffacherstrasse, noch immer kein Tempo 30 erhalten. An der Hohlstrasse ist nur Tempo 30 nachts geplant. Warum ist das so?
10. Wegen der Verlegung der Buslinie 72 in die Zurlindenstrasse hat der ZVV einen zusätzlichen Bus mit entsprechenden zeitlichen Reserven finanziert. Warum werden diese Reserven nun nicht genutzt, um an der Manessestrasse, der Aemtlerstrasse und der Hardstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem lärmrechtlich rechtskonformen Zustand näher zu kommen?
11. Insbesondere der Fall der Manessestrasse ist stossend, da eine Mehrheit in der Verkehrskommission das Strassenprojekt explizit nur unter dem Vorbehalt unterstützt hatte, dass Tempo 30 auch umgesetzt wird. Nun soll offenbar das Strassenprojekt ohne die Signalisation von Tempo 30 umgesetzt werden, da sich im Umsetzungskonzept kein namentlicher Hinweis auf die Manessestrasse findet. Wann also wird Tempo 30 an der Manessestrasse umgesetzt?
12. In der Verkehrskommission wurde informiert, dass beim Abbau der Busspur in der Langstrassenunterführung mit einem verbesserten Verkehrsmanagement rund 2 Minuten Fahrzeit eingespart werden können. Warum wurde das Umsetzungskonzept nicht dazu genutzt, die Fahrplanlage des Bus Nr. 32 generell zu überprüfen und zusammen mit der

festgestellten Effizienzsteigerung an der Langstrasse innert vernünftiger Frist auch an der Schweighofstrasse, der Friesenbergstrasse, der Kalkbreitestrasse, der Kornhausstrasse, der Rötelstrasse und der Wehntalerstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem rechtskonformen Zustand näher zu kommen?

M. Krauss

Z. Heilmann