



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 172. Ratssitzung vom 1. Dezember 2021

4679. 2020/315

**Interpellation von Martina Zürcher (FDP) und Andreas Egli (FDP) vom 08.07.2020: Fakten zur Mobilität in der Stadt, Auswirkungen von Temporeduktionen, lärmarmen Belägen und Fahrzeugtyp auf den wahrgenommenen Lärm und Vergleich des Spitzenlärms einer Tramlinie mit einer mittelmässig befahrenen Strasse sowie Ergebnisse und Interpretation der Studie zu einer Wirkungsanalyse zu Tempo 30 und Faktoren für die Wahl eines Verkehrsmittels**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 45 vom 14. Januar 2021).

*Martina Zürcher (FDP) nimmt Stellung: Ich möchte mich für die Beantwortung der Fragen beim Stadtrat bedanken, aber noch einige Punkte betonen. Die in den Antworten aufgeführten Lärmreduktionen, die aus Tempo 30 erfolgen sollen, klingen auf den ersten Blick toll. Schaut man sich die Zahlen näher an, sieht man, dass die gemessenen Werte nicht den berechneten entsprechen. Ebenfalls kann ich nicht nachvollziehen, warum die Stadt Zürich keine anderen Lärmschutzmassnahmen in Betracht zieht. Die Mehrheit zieht es vor, mit Tempo 30 den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu ruinieren. Die Hälfte der Leute in der Stadt Zürich besitzt kein Auto. Das bedeutete aber nicht, dass auch die Hälfte nie Auto fährt – denn Zugang zu einem Auto haben 84 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher. Ausserdem: Mindestens 20 Millionen Franken jährlich würde die flächendeckende Einführung von Tempo 30 die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) kosten. Etwa gleich viel wurde für das Förderprogramm zum Heizungsersatz für drei Jahre gesprochen. Der Unterschied: Letzteres bringt tatsächlich etwas. Die in den Antworten zitierten Studien zeigen, dass die Reisezeit eine sehr wichtige Komponente bei der Wahl der Verkehrsmittel ist. Flächendeckend Tempo 30 bringt eine längere Reisezeit im ÖV. Dazu kommt der subjektive Faktor: Wenn das Tram und der Bus regelmässig von Velofahrern überholt werden, werden vermehrt ÖV-Passagiere umsteigen – aufs Velo, auf Vespas, aber auch aufs Auto. Ökologisch wird also nichts gewonnen. Der heute im internationalen Städtevergleich sehr gute Modalsplit würde sich verschlechtern, nachdem er sich in den letzten zwanzig Jahren stets verbessert hat. Die FDP ist für einen effizienten ÖV. Die verschiedenen Mobilitätsarten sollen nebeneinander existieren können.*

Weitere Wortmeldungen:

*Markus Knauss (Grüne): Wir stellen fest, dass Tempo 30 bei den ÖV-Benutzenden zu relativ geringen Reisezeitverlusten führt. Tempo 30 verändert vor allem die relativen Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsträger: Relativ gesehen gewinnen die ÖV-Nutzenden und die Velofahrenden gegenüber denen, die mit dem Auto unterwegs sind. Der grösste Feind des ÖV ist der Autoverkehr: Denn heute fallen vor allem Mehrkosten für den ÖV an, weil die Autofahrenden Kreuzungen überstellen: 21,5 Millionen Franken jährlich. Mit dieser Interpellation können wir eine Standortbestimmung zu*



*Tempo 30 in der Stadt machen. Ein Vorteil der direkten Demokratie ist, dass wir periodisch die Meinung der Stimmberechtigten in der Stadt Zürich abholen können. SVP und FDP haben zur Abstimmung zum kommunalen Richtplan Verkehr plakatiert: «ÖV ausbremsen NEIN». Wären die beiden Parteien aber konsequent in ihrer Unterstützung für den ÖV, müssten sie sich dafür einsetzen, dass Leute weniger Auto fahren. Genau das tun sie aber nicht. Im Gegenteil: Eher setzen sie sich dafür ein, dass kein einziges Auto weniger in der Stadt fahren dürfe. Ganz speziell die Freisinnigen stehen in der Verantwortung: Noch kein einziger VBZ-Chef hat gesagt, dass wir eigentlich weniger Autos bräuchten. Die freisinnige Führung des Departements der Industriellen Betriebe hat dazu geführt, dass die wichtigsten ÖV-Haltestellen in der Stadt Zürich nicht reisezeitoptimiert umgebaut wurden. So bleibt eine ungenügende Situation noch über Jahre bestehen. Der Stadtrat hat das Thema sehr lange vernachlässigt. Nun soll bald eine Liste kommen mit Strassen, die lärmsaniert werden sollen. Diese Liste hätte allerdings schon vor fünf Monaten vorliegen sollen, alle Parteien warten darauf.*

**Johann Widmer (SVP):** *Was die SVP verlangt, ist nichts anderes, als dass die Resultate der Studie nun auch konsequent umgesetzt werden. Die Studien sind sehr mangelhaft, die Fragestellungen tendenziös und die Auswertungen schlampig. Es handelt sich um pseudowissenschaftliches Blabla, das verfasst wurde, um den Auftraggebern zu gefallen. Markus Knauss (Grüne), zuerst blockieren Sie den Verkehr mit Kaphaltestellen und gemeinsamen Fahrspuren, dann klagen Sie, dass Trams im Stau stehen. Die Kosten entstehen, wie immer, wegen der rot-grünen Verkehrspolitik. Diese Verkehrspolitik macht alles schlimmer. Solche Studien sollen nur eine Pseudolegitimität verschaffen.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Ich kann das Wort «Studie» nicht mehr hören. Das sind oft Gefälligkeitsgutachten, die im Sinne bestimmter Interessen vollzogen werden. Und dann wird behauptet, das sei wissenschaftlich. In diesem Rat sollten wir mal darüber reden, was Wissenschaft ist und was nicht. Markus Knauss (Grüne) hat klar dargelegt, dass er ein Feind des MIV ist und sich im Krieg gegen das Auto befindet. Anhand dessen kann man alles bewerten, was aus dieser Ecke kommt. Wenn dann auch noch falsche, den Fakten zuwiderlaufende Behauptungen in den Raum gestellt werden – beispielsweise, dass der MIV die Kreuzungen verstelle – dann ist das einfach eine Verzerrung der Wahrheit. Ich fordere Sie auf, zur empirischen Basis zurückzukehren.*

**Andreas Egli (FDP):** *Beim Lesen der Antworten auf unsere Fragen hatte ich einige Fragezeichen, stehen doch die Antworten im Widerspruch zu einer ähnlich lautenden Anfrage im Kantonsrat. Die Quintessenz in dieser Antwort war, dass eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 eine Reduktion von 13 bis 19 Prozent der wahrgenommenen Lautstärke bewirke. In der nun vorliegenden Antwort werden uns ganz andere Zahlen präsentiert, leider ohne Quellenangabe. Die Glaubwürdigkeit des Stadtrats leidet darunter. Die Messung der Lautstärke für die Lärmreduktion – bei offenem Fenster und in unmittelbarer Nähe zur Strasse – ist relativ sinnlos. Die Zahlen, die dann in Bezug auf die Lärmemissionen eines einzelnen Fahrzeugs genannt werden, sind sehr schwer interpretierbar. Wesentlich ist, dass von Stadt und Kanton gemeinsam gemachte Studien ergeben haben, dass die effektive Lärmreduktion im Bereich von etwa zwei Dezibel ist – ein*



*Bereich, in dem man nur einen Unterschied ausmachen kann, wenn man sehr gut hört. Vor dem Hintergrund, dass ein Tram immer noch viel lauter ist als ein Auto, stellt sich tatsächlich die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Temporeduktion auf den Hauptverkehrsachsen – die zudem noch jährlich 20 Millionen Franken Kosten verursacht. Dadurch wird der Verkehr verlangsamt, wodurch zahlreiche Leute, statt Zeit im Job oder zuhause zu verbringen, im Stau stehen. Das hält die FDP nicht für intelligent. Deswegen lanciert die FDP eine Volksinitiative, die die Verlangsamung auf Tempo 30 auf den Hauptachsen einschränken will. Die Antworten zeigen, dass eine Verlangsamung des Verkehrs sehr viel kostet, wobei die Kosten nur für den ÖV gemessen werden. Aber auch das Gewerbe hat deutlich höhere Kosten. Diese volkswirtschaftlichen Kosten müssen mitberücksichtigt werden. Ein wesentlicher Punkt, den ich ausserdem kritisiere, ist, dass die verschiedenen Fahrzeugtypen untersucht wurden. Die Schlussfolgerung ist, dass alle Autos laut sein können und es nicht auf den Fahrzeugtyp ankommt. Dabei wird noch auf eine alte Studie verwiesen, in der ein leichter Kleinwagen mit einem schweren Tesla verglichen wird. Wir müssten schauen, dass die Fahrzeugflotte in unserer Stadt ökologischer wird, dass auch die kleinen Fahrzeuge elektrifiziert werden. Denn elektrifiziert sind die Autos auch mit Tempo 50 noch leiser als heute. Die Lärmreduktionen aufgrund von Tempo 30 sind Hirngespinnste, und das auf Kosten des ÖV.*

**Pascal Lamprecht (SP):** *Wenn man die Resultate zum Strassenlärm anschaut, sieht man, dass jede Fraktion andere Schlussfolgerungen daraus zieht. Man sollte nicht aus den Augen verlieren, dass die Verkehrsmenge grundsätzlich hinterfragt werden soll. Dasselbe gilt für die Wahlkriterien für die Verkehrsmittel und natürlich die technischen Möglichkeiten. Es ist eindeutig, dass Lärm und Tempo korrelieren. Eine Temporeduktion führt zu mehr Verkehrssicherheit, zu einem geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoss und zu mehr Spielraum für Gestaltungselemente. Die lärmdämpfenden Beläge haben die Nachteile, dass sie eine geringe Lebensdauer und eine schnell abnehmende Wirkung haben sowie enorm viele Baustellen mit sich bringen. Deswegen können diese Beläge nicht das alleinige Mittel sein. Zu den Fahrzeugtypen: Nicht nur die Antriebsart, auch die Reifenbreite oder die Fahrzeuggrösse beeinflussen die Lärmemissionen eines Fahrzeugs. Inwiefern es Sinn macht, in diesem Thema auf kommunaler Ebene Forderungen zu stellen, bleibt offen. Die bürgerliche Mehrheit auf Bundesebene hat mehr Möglichkeiten entsprechende Anreize zu setzen. In Bezug auf den ÖV wären Rasentrassees ein spannendes Mittel, um Lärm zu reduzieren. Ich möchte darauf hinweisen, dass ein Teil der Kosten, die Tempo 30 verursacht, auch durch Behinderungen auf der Strasse und durch Überlastung entstehen. Wir finden deshalb nach wie vor, dass der ÖV attraktiv gestaltet werden muss. Die negativen Auswirkungen von Tempo 30 sollen minimiert und das Gesamtnetz aufrechterhalten werden.*

**Stephan Iten (SVP):** *Pascal Lamprecht (SP) hat etwas vergessen: Der Fahrtwind soll nun auch ein Aspekt der Lärmberechnung sein. Der Velofahrer verursacht keinen Wind, nur der Autofahrer. Markus Knauss (Grüne) sagt, der grösste Feind des ÖV sei das Auto. Das stimmt nicht: Die grössten Feinde des ÖV sind die Linken und die Grünen. Weil diese den ÖV einschränken. Man beginnt, Mischverkehrsflächen zu schaffen, weil ein Veloweg immer breiter werden muss. So wird etwa bei der Langstrassenunterföh-*



4 / 4

*zung die Busspur abgeschafft, weil dort ein Veloweg entsteht. Zu den Mischverkehrsflächen kommen Kaphaltestellen, die den ÖV ebenfalls behindern. Nun zu denen, die sagen, dass es nicht stimme, dass der ÖV langsamer wird: Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖV sinkt bei Tempo 30 von 16 km/h auf 12 km/h – eine Abnahme von 33 Prozent. Das hat nichts mit dem MIV zu tun. Die Mehrkosten für den ÖV belaufen sich auf 20 Millionen Franken pro Jahr. Für den MIV verlängert sich die Fahrzeit um rund 20 Prozent. Die Mehrkosten dessen, insbesondere für die Wirtschaft, werden nicht erhoben. Das interessiert die Stadt nicht. Die Reduktion auf Tempo 30 kostet die Stadt also viel und hat auch einen Einfluss auf die Steuereinnahmen, weil die Wirtschaft weniger Umsatz machen wird. Für effektive Lärmreduktionen muss auch der Flüsterbelag in Betracht gezogen werden, der heute schon viel besser ist als früher und seltener ersetzt werden muss. Die Stadt muss den richtigen Weg zu gehen, und nicht einfach verlangsamen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Richard Wolff:** *Man sollte mal historisch betrachten, wann sich die FDP und die SVP für den ÖV dermassen ins Zeug gelegt haben. Sie reden nur noch über den ÖV, als ob er eine Erfindung der Bürgerlichen gewesen wäre. Niemand sorgt sich so um den ÖV wie sie. Das freut mich. Denn offenbar wollen wir zusammen in die gleiche Richtung gehen. Dazu sollten wir die Zahlen aus der Antwort genau anschauen: Die interessanteste Zahl ist, dass die Mehrkosten im ÖV von 21 Millionen Franken entstanden, bevor Tempo 30 ein Thema war. Die Mehrkosten entstehen durch Eigenbehinderungen und Verkehrsüberlastungen. Es handelt sich um ausgewiesene 21 Millionen Franken, nicht um eine Schätzung oder eine Annahme. Wir vergleichen also zwei Zahlen, wobei die eine belegt ist, und die andere nur vermutet. Würde man dies weiterspinnen, könnte man sagen, dass man 21 Millionen Franken sparen könnten, wenn man den ÖV weiter fördern würde – was locker reichen würde, um die Mehrkosten von Tempo 30 ausgleichen zu können. Die logische Quintessenz wäre, dass wir dafür sorgen, dass es Tempo 30 und weniger Stau gibt.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat