



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 64. Ratssitzung vom 25. Oktober 2023

2397. 2023/25

Interpellation von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) vom 18.01.2023:

Lärmsanierung, lärm betroffene Personen gemäss Lärm-Anwohnenden-Dichte-Karte, Tieftempokonzepte in den Quartierzentren, Ausdehnung von Tempo 30 in allen stark belasteten Wohnquartieren und Priorisierung der Strassen im Umsetzungskonzept sowie Gründe für die Nichtumsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen trotz punktueller Finanzierung des ZVV für den öffentlichen Verkehr

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 2184 vom 23. August 2023).

Markus Knauss (Grüne) nimmt Stellung: «Die Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen, ist nicht bloss ein gesetzlicher Auftrag. Das Thema ist dem Stadtrat auch ein wichtiges Anliegen, das er mit hoher Priorität vorantreibt.» Diese Aussage ist anscheinend reines Politmarketing. Es gibt seit dem Jahr 1985 das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung des Bundes, die die Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Einwirkungen schützen sollen. In der Stadt Zürich sind es 140 000 Personen, die an zu lärmintensiven Strassen wohnen. Im Jahr 2011, 26 Jahre nach Erlass der Lärmschutzverordnung, hat der Stadtrat mit Lärmsanierungsprojekten angefangen. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) hat Lärmsanierungen systematisch angefochten, weil die Bevölkerung an keiner einzigen Strasse nachhaltig vor Lärm geschützt worden wäre; also mit Massnahmen, die an der Quelle ansetzen, wie es die Lärmschutzverordnung vorgibt. Dazu gehört Tempo 30. Der Stadtrat hat die Einsprachen jeweils abgewiesen. Geändert hat sich diese Praxis erst, seit das Bundesgericht entschied, dass bei fehlenden Massnahmen keine Baubewilligungen mehr genehmigt werden. Jetzt hat sich der Gemeinderat erlaubt in den kommunalen Richtplan hineinzuschreiben, dass auf allen kommunalen Strassen Tempo 30 gelten soll, und es auf überkommunalen Strassen immerhin anzustreben sei. Der Stadtrat hat nun begonnen, sich in diese Richtung zu bewegen. Ende des Jahres 2021 hat er einen Geschwindigkeitsplan vorgestellt, der nicht perfekt ist, aber dem gesetzlichen Auftrag des Bundes immerhin nahekommt. In der Interpellationsantwort des Stadtrats ist zu lesen, dass Abschnitte priorisiert werden, an denen sehr viele Personen von Überschreitungen der Emissionsgrenzwerte betroffen sind. So soll möglichst vielen schnell geholfen werden. Das ist absurd und trifft in der Realität einfach nicht zu. An der Manessestrasse sollte ein Bauprojekt durchgeführt werden, das Tempo 30 voraussetzte. Und obwohl das so im Geschwindigkeitsplan steht, heisst es, dass über Tempo 30 erst ab dem Jahr 2025 nachgedacht werde – in einem der am stärksten belasteten Gebiete. In dieser Interpellation haben wir das Maximum ausgereizt und zu 31 Strassen nachgefragt. Trotzdem kann laut Stadtrat zu keinem Ort eine Angabe zu den Bearbeitungsstapen gemacht werden. Es darf nicht so lange dauern, einen gesetzlichen Auftrag des Bundes auszuführen. Der Stadtrat hat sich 8 bis 10 Jahre



lang gegen Tempo 30 gewehrt. Nach dem Paradigmenwechsel aufgrund der Gerichtsentscheidung kam immerhin ein genereller Geschwindigkeitsplan. Jetzt hat der Stadtrat dessen Umsetzung aber der Verwaltung überlassen und es passiert nichts.

Weitere Wortmeldungen:

Martina Zürcher (FDP): Die FDP fordert schon lange lärmarme Beläge. Der Stadtrat hat sich doch noch dazu entschieden, dieses Werkzeug öfter zu nutzen. Daneben gibt es weitere technische Fortschritte beim Lärmschutz, zum Beispiel bessere Fenster und mehr Elektroautos. Vielleicht wäre es nach vierzig Jahren Zeit, die eidgenössische Lärmschutzverordnung zu aktualisieren und praktikabel zu gestalten. Bei Tempo 30 besteht immer das Risiko, den Öffentlichen Verkehr (ÖV) auszubremsen. Das kostet nicht nur, sondern vermindert auch dessen Attraktivität. Passiert das, werden mehr und mehr Leute aufs Auto umsteigen. Tempo 30 ist kein Allheilmittel. Busse, die mit dreissig Stundenkilometern eine steile Strasse hinauffahren, sind wahrscheinlich lauter, als wenn sie schneller fahren dürften. Ausserdem stören sich dann die Velofahrer daran, dass sie vom verlangsamten motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgebremst werden.

Carla Reinhard (GLP): Dieses Thema erinnert mich an das Behindertengleichstellungsgesetz. Es ist schon lange klar, dass etwas getan werden muss, aber es wird so lange vor sich hergeschoben, bis es zu spät ist. Noch immer sind sehr viele Menschen von krankmachendem Lärm betroffen, obwohl das dem Gesetz widerspricht. Das Vorgehen der Stadt bei der Lärmsanierung wirft Fragen auf, genauso wie einige Antworten auf diese Interpellation. Die Stadt fördert zum Beispiel die Verdichtung, besonders an der Wehntalerstrasse. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine Hauptstrasse handelt und eine Temporeduktion und damit eine wirksame Lärmassnahme nicht einmal geprüft wird. Die Lebensqualität von Menschen, die in einem solchen Verdichtungsgebiet wohnen, kann nicht ignoriert werden. An dieser Strasse wurde hingegen der Kredit für die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers um 2 Millionen Franken erhöht, damit das Tram nach Affoltern nicht Tempo 30 fahren muss. Zu dieser Verwirrung kommt der Flickenteppich, der durch die Lärmsanierungsmassnahmen für den MIV entsteht; zum Beispiel, wenn auf der Schaffhauserstrasse Tempo 30 gilt, nur um ein paar Meter lang Tempo 50 zu signalisieren. Das versteht niemand. Wir befürworten eine grossflächige, zusammenhängende und verständliche Temporeduktion.

Stephan Iten (SVP): Es war doch einmal eine Politikerin der Grünen für das Tiefbauamt verantwortlich. Den ganzen Stadtrat zu beschuldigen, ist etwas heuchlerisch. Wahrscheinlich habt ihr euch absichtlich abgesprochen, so lange nichts zu tun, bis Tempo 30 die einzige Option ist. STR Simone Brander ist nicht stark genug, um Nein zu sagen, und nun soll über Nacht in der ganzen Stadt Tempo 30 eingeführt werden. Ich möchte darauf hinweisen: Mit einem Tunnel an der Rosengartenstrasse wäre das Problem gelöst worden. Denn es wäre leise gewesen und hätte Platz für Velos und den ÖV gegeben. Wir wollten den Anwohnern gratis Lärmschutzfenster einbauen; sogar dagegen wurde rekurriert. Auch dort unterstelle ich Markus Knauss (Grüne), dass er sie dazu angestiftet hat, damit Tempo 30 umgesetzt wird. Der Lärmschutz an sich ist dir egal.



Benedikt Gerth (Die Mitte): Wenn wir das Tempo senken, erhöhen wir die Attraktivität der Wohnungen und die Mieten steigen.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Das Lärmproblem und die externen Kosten von 2 Milliarden Franken, die der Verkehr jährlich verursacht, können nicht mit einer einfachen Anpassung der Lärmschutzverordnung gelöst werden.

Derek Richter (SVP): Je stärker die Bevölkerung wächst, desto mehr Verkehr wird es geben. Diesen kausalen Zusammenhang will niemand wahrhaben. Stattdessen wird Hass gegen Autos propagiert und der Lärmschutz für die grüne Demagogie missbraucht. Der technische Fortschritt bei der Lärmreduktion wird durch den Bevölkerungszuwachs zunichtegemacht. Carla Reinhardts (GLP) Verwirrung kann ich entgegensetzen: An der Wehntalerstrasse ist für das Tram ein separates Trasse vorgesehen. Es kann also mit sechzig Stundenkilometern vorbeidonnern, während die Autos daneben dreissig fahren sollen. Das ist ein Schuss in den Ofen. Die Antwort des Stadtrats ist aber nicht komplett schlecht: Er hält fest, dass nicht nur Autos Lärm verursachen, sondern auch andere Verkehrsträger. Es täte gut, sich immer wieder an diesen Fakt zu erinnern.

Sven Sobernheim (GLP): Ich nehme aus dieser Diskussion mit, dass Die Mitte die Stadtreinigung abschaffen will, damit die Mieten nicht steigen, und wir uns mit der FDP einig sind, dass die Lärmschutzverordnung angepasst werden muss. Zur Rosengartenstrasse wird das Urteil des Verwaltungsgerichts über die Verfügung der Kantonspolizei ungefähr gleich despektierlich sein, wie die Kantonspolizei jetzt mit der Stadt umging. In der Verfügung steht zum Beispiel, dass aktuell täglich über 60 000 Fahrzeuge auf der Rosengartenstrasse verkehrten. Gemäss den Verkehrsdaten des öffentlich zugänglichen Zürcher GIS-Browsers waren es letztes Jahr 50 602 Fahrzeuge pro Tag, dieses Jahr 50 330 Fahrzeuge pro Tag. Bei der Rosengartenstrasse ist es ein Witz, dass die erste Rekursinstanz nicht der Gesamtregierungsrat ist, sondern der Sicherheitsdirektor, der die Verfügung der Kantonspolizei schon gesehen hatte, bevor sie herauskam. Ich freue mich auf das Urteil und bin sicher, dass die Stadt Recht bekommen wird.

Markus Knauss (Grüne): Entgegen allen Unterstellungen geht es mir darum, dass die Menschen in dieser Stadt Lebensbedingungen haben, die ihnen gemäss Gesetz zustehen. Das bedeutet nun einmal, dass schädliche und lästige Emissionen begrenzt werden müssen. Vor der Abstimmung fanden wirklich alle Mitglieder dieses Rats, dass der Zustand an der Rosengartenstrasse unhaltbar sei. Das Volk hat das bestätigt und die Lösung am Rosengarten für schlecht befunden. Tempo 30 ist weiterhin eine Option, um die Lärmbelastung für mehrere tausend Menschen an dieser Strasse nachhaltig zu verbessern. Hätte der Stadtrat so viel Engagement für die generelle Lärmsanierung gezeigt, wie bei der Rosengartenstrasse, wäre die Stadt heute verkehrsberuhigter.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.



4 / 4

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat