

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

3. Oktober 2018

Motion von Markus Knauss und Simone Brander betreffend Rahmenkredit für Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Strassenlärms, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. März 2018 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Motion, GR Nr. 2018/119, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Rahmenkredit vorzulegen, mit dem die Verpflichtung der Stadt Zürich, seine Bevölkerung vor den Auswirkungen des Strassenlärms zu schützen, innert 5 Jahren erfüllt werden kann. Mit diesem Rahmenkredit sind als Zielgrösse 80 % der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner mit einer Massnahme an der Quelle vor schädlichem und lästigem Strassenlärm zu schützen. Als kostengünstigste Massnahme sind dabei vor allem Geschwindigkeitsreduktionen vorzusehen.

Begründung

Das Ergebnis der Bemühungen des Stadtrates, mit kreisweisen Lärmsanierungen die betroffene Stadtbevölkerung vor den schädlichen und lästigen Auswirkungen des Strassenlärms zu schützen, ist bescheiden. Für lediglich 25 000 der rund 140 000 Lärmbetroffenen - also weniger als 20 % - sind bis Ende März 2018 (Ablauf der Sanierungsfrist) vom Bundesrat als prioritär zu ergreifende Massnahmen an der Quelle, insbesondere Geschwindigkeitsreduktionen, vorgesehen. Der grosse Rest der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung profitiert also nicht von den bundesrechtlich vorgesehenen Massnahmen. Stattdessen sollen die Liegenschaftsbesitzenden - in erster Linie auf eigene Kosten - Lärmschutzfenster einbauen. Lärmschutzfenster werden vom Bundesgericht aber als «ultima ratio» bezeichnet, d. h. als Massnahme, die nur dann ergriffen werden darf, wenn nach Prüfung und Ausschluss aller prioritären Massnahmen, wirklich gar keine andere Möglichkeit mehr besteht. Lärmschutzfenster gelten als so genannte Erleichterungsmassnahme für die Strassenhalterin, den Strassenhalter, stellen aber explizit keine Lärmsanierung dar.

Zum Rahmenkredit sind ein Konzept und Massnahmen zu erarbeiten, mit denen situativ - vor allem entlang von Strassen (unabhängig von der Klassierung der jeweiligen Strasse) in dicht bewohnten Stadtquartieren - aufgezeigt wird, wie die seit 1987 bestehende bundesrechtliche Lärmsanierungspflicht, konkret umgesetzt wird. Dabei sind in erster Linie Geschwindigkeitsreduktionen vorzusehen, die als kostengünstigste Massnahmen aber auch viele andere Vorteile - wie grössere Verkehrssicherheit oder höhere Aufenthaltsqualität - zur Folge haben. Weiter ist auch aufzuzeigen, wie die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs minimiert werden können (z. B. mit Buspriorisierungsmassnahmen) - heute ein wesentlicher Grund für die Verweigerung einer Lärmsanierung.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR) 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 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 es aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

In Zusammenarbeit der betroffenen Dienstabteilungen Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Verkehr und Verkehrsbetriebe (TAZ, UGZ, DAV und VBZ) wurden Konzepte erarbeitet, die aufzeigen, wo Geschwindigkeitsreduktionen als Massnahmen an der Quelle möglich sind. Es sind insbesondere die Konzepte:

- Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion: Zonenkonzept Tempo 30 kommunal (Mai 2012)
- Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung (Dezember 2013)

In den letzten Jahren wurden in der Stadt Zürich zudem sämtliche Strassenlärmsanierungsprojekte ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt. Die in der Motion geforderte Erarbeitung eines Konzepts und Massnahmen zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung ist damit bereits erfolgt.

Nach den erst kürzlich ergangenen Bundesgerichtsurteilen zu Tempo 30 in Basel und Zürich erhofft sich der Stadtrat, nun Schritt für Schritt die in den Lärmsanierungsprojekten enthaltenen Massnahmen umsetzen zu können. Der Stadtrat versteht die Lärmsanierung der Strassen darüber hinaus als Daueraufgabe, und es ist ihm ein grosses Anliegen, die Strassenlärmbelastung der Bevölkerung unter die Immissionsgrenzwerte zu senken. Der Stadtrat beschäftigt sich intensiv mit dem Thema Tempo 30 und prüft laufend, wo zusätzliche Tempo-30-Anordnungen signalisiert werden können.

Darüber hinaus wird im Rahmen von Pilotprojekten die Wirksamkeit weiterer möglicher Massnahmen an der Quelle untersucht, z. B. Tempo 30 nachts (Pilotversuch an vier Strecken von Juli bis September 2018) oder der Einsatz lärmarmen Beläge (aktuell sind fünf Teststrecken mit lärmarmen Belägen ausgestattet, rund zehn weitere Teststrecken sind geplant). Wenn diese Pilotprojekte ausgewertet sind und die getesteten Massnahmen einen guten Wirkungsgrad aufweisen, können auch diese zusätzlichen Massnahmen zur Anwendung gelangen.

Im Rahmen von Bauprojekten mit wesentlichen Änderungen der Anlage ist die Stadt zudem verpflichtet, erneut eine Lärmsanierung durchzuführen, sofern die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten sind. In solchen Bauprojekten wird beispielsweise geprüft, wie mittels Infrastrukturanpassungen (z. B. Bau von Kap-Haltestellen) der ÖV beschleunigt werden kann, so dass Geschwindigkeitsreduktionen verhältnismässig werden, welche ohne Umbau der Anlage aufgrund der negativen Auswirkungen (Verlustzeiten) auf den öffentlichen Verkehr als unverhältnismässig taxiert wurden.

Für die Prüfung zusätzlicher Massnahmen und die einzelfallweise Prüfung sämtlicher Massnahmen im Rahmen von Bauprojekten mit wesentlichen Änderungen der Anlage wird kein Verpflichtungskredit benötigt, der dem Gemeinderat zu unterbreiten ist.

Dem Stadtrat ist die Lärmsanierung und damit die Erhaltung der Gesundheit der Betroffenen sowie die gleichzeitig erzielbare Erhöhung der Lebensqualität für alle ein sehr wichtiges Anliegen. Er wird auch weiterhin im Sinne der Motion Sanierungsmassnahmen an der Quelle ergreifen, wo Anwohnende über die Immissionsgrenzwerte hinaus belastet sind. Die Festlegung eines Zielwerts, wieviel Prozent der Bevölkerung geschützt werden sollen, erachtet der Stadtrat hingegen als nicht sinnvoll. Einerseits müssen Geschwindigkeitsreduktionen immer einzelfallweise geprüft und begründet werden (Art. 108 Abs. 4 SSV) und andererseits ist die Lärmbelastung an vielen Strassenabschnitten in der Stadt Zürich so hoch, dass auch mit kombinierten Massnahmen (Temporeduktion und lärmarmen Belag) die IGW überschritten bleiben. Auf Strassenabschnitten mit öffentlichem Verkehr prüft der Stadtrat, mittels welchen Infrastrukturanpassungen die Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr minimiert und damit zusätzliche Tempo 30 Zonen signalisiert werden können. Der Stadtrat ist gerne bereit, seine Bemühungen in einem Bericht festzuhalten, wo wie viele von Lärmimmissionen belastete Anwohnerinnen und Anwohner bereits von Tempo 30 profitieren, wo dies aus welchen Gründen noch nicht erfolgt ist und wo neue Strassenabschnitte geprüft werden.

Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti