



Beschluss des Stadtrats

vom 15. Juni 2022

GR Nr. 2022/124

Nr. 512/2022

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann betreffend Festlegung des Geschwindigkeitsplans für mehr Lärmschutz, Kosten und Zeitraum zur vollständigen Umsetzung, Planungsstand für Strassen mit Realisierung von unabhängigen Bahnkörpern, Umsetzung eines wirksamen Lärmschutzes unter Respektierung der Richtplaneinträge und Gründe für die Nichtberücksichtigung der lärmbedingten Gesundheitskosten

Am 30. März 2022 reichten Gemeinderat Markus Knauss und Gemeinderat Dr. Roland Hohmann (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/124, ein:

Am 14. Dezember 2021 hat der Stadtrat an einer Medienkonferenz den Geschwindigkeitsplan vorgestellt, d.h. eine Übersicht darüber, an welchen Strassen in den nächsten zehn Jahren das Tempo zur Umsetzung eines wirksamen Lärmschutzes reduziert werden soll. Begründet wurde dieser Plan damit, dass die Stadt Zürich nun die vom Bund vor über 30 Jahren vorgegebenen Lärmschutzziele umsetzen wolle. Mit der positiven Abstimmung zum kommunalen Richtplan sei auch die Akzeptanz in der Bevölkerung gegeben. Mit dem Geschwindigkeitsplan hat der Stadtrat einen ersten, wichtigen Schritt getan, der seit Jahren überfällig war.

Trotz dem klaren Bekenntnis zu mehr Lärmschutz und der Würdigung des Abstimmungsergebnisses zu den kommunalen Richtplänen fällt bei der Analyse des Geschwindigkeitsplans auf, dass an einigen stark belasteten Strassenabschnitten die Priorität noch immer nicht beim Lärmschutz und der Verminderung der Gesundheitskosten durch Lärm, sondern nach wie vor bei der Kostenvermeidung für den öffentlichen Verkehr liegt. Was auch auffällt: An wichtigen Strassenabschnitten widersprechen die Festlegungen des Geschwindigkeitsplans den Festlegungen des kommunalen Richtplans diametral.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. An der Medienkonferenz vom 14. Dezember 2021 wurde die Aussage gemacht, dass eine vollständige Umsetzung aller Massnahmen des Geschwindigkeitsplans die Summe von 15 Millionen Franken jährlich kosten werde, was möglicherweise der Summe aus den zusätzlichen Betriebskosten sowie den kapitalisierten Investitionskosten entspricht. In der Antwort auf die schriftliche Anfrage GR Nr. 2018/494 wurden für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 Betriebskosten (21.5 Millionen Franken jährlich) und Investitionskosten (138 Millionen Franken insgesamt) auseinandergelassen. Gebeten wird deshalb darum, die Zahlen aus der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2018/494 mit einer vergleichbaren Zahl darzustellen, damit die beiden Angaben vergleichbar sind.

2. Die Stadt Zürich ist bei der Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes für seine Bevölkerung massiv in Rückstand. Die Ankündigung des Stadtrates, dass es noch einmal 10 Jahre dauern soll, bis der Lärmschutz für deutlich mehr Personen mit einer Massnahme an der Quelle verbessert wird, ist für viele Betroffenen nur schwer zu akzeptieren. Noch immer wohnen rund 140'000 Personen an Strassen, an denen die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten sind. Nachdem am 31. März 2018 die letzte Sanierungsfrist für eine Lärmsanierung endgültig abgelaufen ist, befinden wir uns hier in einem ungesetzlichen Zustand. Der Stadtrat soll nun mit der Beantwortung dieser Anfrage die Öffentlichkeit informieren, wie er den Geschwindigkeitsplan in welchem Zeitraum umzusetzen gedenkt? Dabei gilt es im Wesentlichen drei Kategorien von Strassen zu unterscheiden: erstens Strassen, an denen in den nächsten Jahren keine Strassenprojekte geplant sind und eine rasche Umsetzung von Tempo 30 möglich ist; zweitens Strassen mit Strassenprojekten, die schon in einem fortgeschrittenen Planungsstand sind; und drittens Strassen mit Strassenprojekten, die noch in einem wenig fortgeschrittenen Planungsstand begriffen sind (wäre es also möglich, Tempo 30 einzuführen, bevor das Strassenprojekt umgesetzt wird). Ebenfalls soll aufgezeigt werden, welche Ressourcen nötig sind, um eine raschere Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen zu ermöglichen.



3. An diversen Strassenzügen soll gemäss der Medienkonferenz vom 14. Dezember 2021 ein unabhängiger Bahnkörper geprüft werden. An der Medienkonferenz wurde ausgeführt, dass diese unabhängigen Bahnkörper die Bahntrasse um rund einen Meter verbreitern werden. Die Frage stellt sich nun, an welchen Strassenzügen die Strassenbreiten ausreichend sind, damit diese unabhängigen Strassenkörper ohne Reduktion der (geplanten) Velostreifen realisiert werden können. Werden aktuell in der Bearbeitung befindliche Strassenprojekte damit obsolet und werden diese Strassenprojekte dementsprechend zurückgezogen? Wie lange dauert es, bis diese Prüfung erfolgt ist?

4. Wenn der Stadtrat bei der Begründung seiner Pläne für Tempo 30 derart stark auf die Abstimmung über den kommunalen Richtplan verweist, kann auch angenommen werden, dass er die wesentlichen Inhalte des Richtplans kennt und als planerische Grundlage auch umzusetzen gewillt ist. Das ist aber an diversen Strassenzügen ganz offensichtlich nicht der Fall. Die Frage stellt sich deshalb, wie der Stadtrat an folgenden Strassen einen wirksamen Lärmschutz ohne Tempo 30 oder nur mit Tempo 30 nachts unter Respektierung der Richtplaneinträge Quartierzentren umsetzen will? An der Badenerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine sehr hohe Lärmbelastung mit Alarmgrenzwertüberschreitungen für viele Betroffene festzustellen; es bestehen Richtplaneinträge Quartierzentrum vom Stauffacher bis zum Albisriederplatz (schon seit 2004) und beim Lindenplatz; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor; falls dieser nicht möglich sei, soll Tempo 50 erhalten bleiben. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Limmatstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung für viele Lärmbetroffene festzustellen; es besteht ein Richtplaneintrag Quartierzentrum am Limmatplatz; der Geschwindigkeitsplan sieht hier Tempo 50 vor. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Wehntalerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung festzustellen; es handelt sich weitgehend um ein reines Wohngebiet, an drei Orten bestehen Einträge für Quartierzentren; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Beibehaltung von Tempo 50 vor. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan? An der Winterthurerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung mit Alarmgrenzwertüberschreitungen festzustellen, es handelt sich um ein weitgehend reines Wohngebiet; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor, falls dieser nicht möglich ist, soll Tempo 30 nur nachts angeordnet werden. An der Winterthurerstrasse befindet sich das Bauprojekt der BGO Oberstrass, das vom Verwaltungsgericht aus Lärmschutzgründen abgelehnt worden ist. Um bewilligungsfähig zu sein, müssten allerdings die Lärmbelastungen auch tagsüber deutlich gesenkt werden. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan? An der Schaffhauserstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung festzustellen, dabei handelt es sich auch hier um ein weitgehend reines Wohngebiet; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor, falls dieser nicht möglich ist, soll Tempo 30 nur nachts signalisiert

werden. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

5. Der Verzicht auf Temporeduktionen wird in der Regel mit den unverhältnismässigen Kosten für den öffentlichen Verkehr begründet. Es gibt aber auch Strassenabschnitte, wo Tempo 30 nicht vorgesehen ist, obwohl dort keine Linien des öffentlichen Verkehrs betroffen wären. Ein Beispiel ist die Seesstrasse zwischen Albisstrasse und der Roten Fabrik. Dabei handelt es sich lediglich um eine kurze Verbindungsstrasse von einer Strasse mit Tempo 30 zu einem Lichtsignal. Was ist die Begründung für diese Festlegung im Geschwindigkeitsplan? Wir bitten zudem um eine Auflistung aller Strassen, mit Lärmgrenzwertüberschreitungen, auf denen Tempo 30 nicht angeordnet werden soll, obwohl keine Linien des öffentlichen Verkehrs vorhanden sind.

6. Als Hinderungsgrund für die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme werden Zusatzkosten des öffentlichen Verkehrs geltend gemacht. Dabei werden die gesundheitsbedingten Kosten einer Exposition mit Lärm völlig äusser Acht gelassen. Der Bund hat lärmbedingte Gesundheitskosten von Verkehrslärm im Ausmass von 1568 Millionen Franken ermittelt (Behandlungskosten, Produktionsausfälle/Wiederbesetzungskosten, immaterielle Kosten/ Verminderung der Lebensqualität). Wie hoch sind diese lärmbedingten Gesundheitskosten in der Stadt Zürich? Wie lassen sich diese Kosten durch einen flächendeckenden Schutz vor Strassenlärm



3/9

vermindern? Warum werden diese lärmbedingten Gesundheitskosten nicht den Zusatzkosten des öffentlichen Verkehrs gegenübergestellt?

7. Mit dem Ende der letzten Sanierungsfrist am 31. März 2018 hat der Bund eine weitere Zusatzfinanzierung von Ersatzmassnahmen für weitere vier Jahre vorgesehen. Mit welchen Beträgen hat der Bund Lärmschutzmassnahmen in der Stadt Zürich in den letzten 5 Jahren unterstützt? Wie hoch sind die Ausfälle der Finanzierungsmassnahmen, weil der Geschwindigkeitsplan erst Ende 2021 und damit wohl zu spät für eine Bundesfinanzierung ausgearbeitet wurde? Sind Gespräche von Kantonen oder Gemeinden mit dem Bund am Laufen, damit diese Zusatzfinanzierung weiterhin beansprucht werden kann?

Der Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm ist nicht nur ein gesetzlicher Auftrag, er ist dem Stadtrat auch ein grosses Anliegen. Gerade in den Städten stellt der Lärmschutz und besonders die Strassenlärmisanierung eine wichtige, aber auch schwierige Aufgabe dar. Während die Stadt Zürich bei den ersten beiden Etappen der Strassenlärmisanierung die Aspekte der nachteiligen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr stark gewichtete, entschied sich der Stadtrat mit dem Gesamtkonzept zur dritten Etappe der Strassenlärmisanierung (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021) dazu, weitgehend Tempo 30 als Massnahme zur Reduktion des Strassenlärms einzuführen. Für die Umsetzung werden erhebliche Ressourcen benötigt, sowohl beim Personal wie auch bei der Finanzierung der Mehrkosten, die beim öffentlichen Verkehr entstehen. Letztere sind nach Ansicht des Stadtrats durch den ZVV zu decken. Diesbezüglich besteht jedoch noch kein Konsens mit den kantonalen Instanzen. Die Klärung dieser Frage dürfte noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Die Strassenlärmisanierung ist eine Daueraufgabe und mit dieser komplexen Materie beschäftigen sich verschiedene Departemente und Dienstabteilungen. Das Thema umfasst Fragen der Wohn- und Stadtqualität, der Verkehrsabwicklung wie auch der Stadtentwicklung.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

An der Medienkonferenz vom 14. Dezember 2021 wurde die Aussage gemacht, dass eine vollständige Umsetzung aller Massnahmen des Geschwindigkeitsplans die Summe von 15 Millionen Franken jährlich kosten werde, was möglicherweise der Summe aus den zusätzlichen Betriebskosten sowie den kapitalisierten Investitionskosten entspricht. In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2018/494 wurden für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 Betriebskosten (21.5 Millionen Franken jährlich) und Investitionskosten (138 Millionen Franken insgesamt) auseinandergelassen. Gebeten wird deshalb darum, die Zahlen aus der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2018/494 mit einer vergleichbaren Zahl darzustellen, damit die beiden Angaben vergleichbar sind.

Zunächst ist festzuhalten, dass in der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2018/494 nach den Zusatzkosten für die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) aufgrund von Behinderungen durch den MIV und von Eigenbehinderungen gefragt wurde. Hingegen wurde in diesem Vorstoss nicht nach den ÖV-Kosten infolge einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 gefragt. Die Antwort bezog sich dementsprechend auf alle Betriebs- und Investitionskosten, die entstehen, weil aufgrund von Fahrzeitverlängerungen zusätzliche Fahrzeuge beschafft und eingesetzt werden müssen. Massgebend für diese Abschätzung war der Vergleich der tatsächlichen Fahrzeiten während der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit mit derjenigen in der Randverkehrszeit. Da in der Randverkehrszeit nur wenige Störquellen vorhanden sind, sind die Fahrzeiten entsprechend kürzer im Vergleich zur Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit. Die



4/9

in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2018/494 dargestellten Betriebs- und Investitionskosten sind also nicht direkt vergleichbar mit Zahlen, die bei späteren Vorstössen im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 genannt wurden. Solche Zahlen sind vielmehr in den Antworten auf die Vorstösse GR Nr. 2020/315 und GR Nr. 2021/114 zu finden.

In der Antwort auf die Interpellation GR Nr. 2020/315 wurde ausgeführt, dass bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich bei den VBZ mit zusätzlichen Betriebskosten von rund 20 Millionen Franken pro Jahr gerechnet werden müsste, um ein gleichbleibendes Linien- und Fahrplanangebot zu stellen. Weiter wurde ausgeführt, dass die dafür notwendigen Investitionen von rund 75 Millionen Franken in den geschätzten Betriebskosten als jährlich anfallende Kapitalkosten enthalten sind. Dies wurde in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2021/114 unmissverständlich wiederholt, indem bei Antwort 2 gesagt wurde, dass die Betriebskosten der VBZ «einschliesslich der auf 75 Millionen Franken geschätzten und als Kapitalkosten berücksichtigten Investitionskosten» ausgewiesen sind. Obwohl die Antworten auf die Vorstösse GR Nr. 2020/315 und GR Nr. 2021/114 somit klar formuliert waren, muss im Rückblick festgehalten werden, dass es ungünstig war, von «Betriebskosten» zu sprechen, obwohl diese auch die Kapitalkosten für die Investitionen einschliessen. Treffender wäre der Begriff «Gesamtkosten» o. ä. gewesen.

Ein Vergleich muss also zwischen den geschätzten Kosten für flächendeckendes Tempo 30 (20 Millionen Franken pro Jahr gemäss den Antworten auf die Vorstösse GR Nr. 2020/315 und GR Nr. 2021/114) und einer Umsetzung der Massnahmen des Geschwindigkeitsplans des Stadtrats (15 Millionen Franken pro Jahr gemäss Medienkonferenz vom 14. Dezember 2021) erfolgen.

Frage 2

Die Stadt Zürich ist bei der Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes für seine Bevölkerung massiv in Rückstand. Die Ankündigung des Stadtrates, dass es noch einmal 10 Jahre dauern soll, bis der Lärmschutz für deutlich mehr Personen mit einer Massnahme an der Quelle verbessert wird, ist für viele Betroffenen nur schwer zu akzeptieren. Noch immer wohnen rund 140'000 Personen an Strassen, an denen die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten sind. Nachdem am 31. März 2018 die letzte Sanierungsfrist für eine Lärmsanierung endgültig abgelaufen ist, befinden wir uns hier in einem ungesetzlichen Zustand. Der Stadtrat soll nun mit der Beantwortung dieser Anfrage die Öffentlichkeit informieren, wie er den Geschwindigkeitsplan in welchem Zeitraum umzusetzen gedenkt? Dabei gilt es im Wesentlichen drei Kategorien von Strassen zu unterscheiden: erstens Strassen, an denen in den nächsten Jahren keine Strassenprojekte geplant sind und eine rasche Umsetzung von Tempo 30 möglich ist; zweitens Strassen mit Strassenprojekten, die schon in einem fortgeschrittenen Planungsstand sind; und drittens Strassen mit Strassenprojekten, die noch in einem wenig fortgeschrittenen Planungsstand begriffen sind (wäre es also möglich, Tempo 30 einzuführen, bevor das Strassenprojekt umgesetzt wird). Ebenfalls soll aufgezeigt werden, welche Ressourcen nötig sind, um eine raschere Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen zu ermöglichen.

Das im Dezember 2021 vom Stadtrat beschlossene Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe sieht vor, dass das Strassennetz der Stadt Zürich in Zukunft auf weiten Teilen mit Tempo 30 betrieben werden soll. Davon sind über 400 Strassenabschnitte betroffen. Um eine systematische und koordinierte Umsetzung zu gewährleisten, wird aktuell



5/9

ein entsprechendes Umsetzungskonzept erarbeitet. Dieses soll aufzeigen, bei welchen Abschnitten Tempo 30 rasch, d. h. in den nächsten zwei, drei Jahren, bei welchen erst mittelfristig (in den nächsten vier bis sieben Jahren) und bei welchen Tempo 30 im Rahmen von Strassenbauprojekten mit eigenem Zeitplan verfügt wird. Anhand von Priorisierungskriterien – z. B. Abschnitte mit hohen Zahlen von betroffenen Personen oder Abschnitte in Verdichtungsgebieten – wird zudem eine Etappierung angestrebt. Dieses Umsetzungskonzept soll im Sommer 2022 beschlossen und dann systematisch umgesetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass dies bis mindestens 2030 dauern wird.

Betreffend Umsetzung ist zu beachten, dass der Geschwindigkeitsplan zwar ein verbindlicher Prüfauftrag an die Verwaltung darstellt, die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements die entsprechenden Verfügungen jedoch erst erlassen kann, wenn ein Gutachten die Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion belegt. Die Verkehrsanordnungen der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements sind sodann mit Rechtsmittelbelehrung zu publizieren. Im Rahmen von Strassenprojekten ist zudem die Erarbeitung eines akustischen Projekts erforderlich; dieses muss öffentlich aufgelegt werden, auch dagegen kann der Rechtsweg beschritten werden. Die bisherigen Erfahrungen (Strassenlärmsanierung 1. und 2. Etappe) zeigen, dass mit Einsprachen und Rekursen zu rechnen ist und dass diese Rechtsverfahren fallweise viel Zeit benötigen. Bei Strassenabschnitten mit öffentlichem Verkehr ist zudem eine enge Koordination mit den VBZ nötig. Wenn die Anordnung von Tempo 30 zu Mehrkosten bei den VBZ führt, ist auch die Finanzierung zu klären.

Die Erarbeitung der jeweils nötigen Unterlagen bis zur Auflage erfolgt wie bisher teilweise mit externer Unterstützung. Ein beträchtlicher Anteil der Bearbeitung muss jedoch stadintern erfolgen. In der Vergangenheit wurde jährlich auf weniger als zehn Abschnitten Tempo 30 publiziert. Eine wesentliche Erhöhung dieser Kadenz lässt sich nur mit einer Erhöhung der personellen Ressourcen erreichen – vor allem bei der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und beim Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) werden die entsprechenden Anträge für das Budget 2023 gestellt.

Frage 3

An diversen Strassenzügen soll gemäss der Medienkonferenz vom 14. Dezember 2021 ein unabhängiger Bahnkörper geprüft werden. An der Medienkonferenz wurde ausgeführt, dass diese unabhängigen Bahnkörper die Bahntrasse um rund einen Meter verbreitern werden. Die Frage stellt sich nun, an welchen Strassenzügen die Strassenbreiten ausreichend sind, damit diese unabhängigen Strassenkörper ohne Reduktion der (geplanten) Velostreifen realisiert werden können. Werden aktuell in der Bearbeitung befindliche Strassenprojekte damit obsolet und werden diese Strassenprojekte dementsprechend zurückgezogen? Wie lange dauert es, bis diese Prüfung erfolgt ist?

Die Prüfung von unabhängigen Bahnkörpern (UBK) ist gemäss Geschwindigkeitsplan an fünfzehn Abschnitten vorgesehen. Davon sind Abschnitte mit bereits weit fortgeschrittenen Strassenprojekten wie auch solche betroffen, bei denen bis anhin keine Strassenprojekte ausgelöst worden sind. Bei Abschnitten ohne Strassenprojekt wird zuerst die Machbarkeit eines UBK im Rahmen von Korridorstudien geprüft. Ist ein UBK in einem bestimmten Abschnitt machbar, wird ein Strassenbauprojekt ausgelöst. Bei Abschnitten mit geplanten Strassenbauprojekten werden jeweils eine oder mehrere zusätzliche Varianten mit UBK erarbeitet und mit den bisher vorliegenden verglichen. Es ist in jedem Fall sinnvoll, mittels



6/9

einheitlicher Bewertungskriterien Varianten mit und ohne UBK zu vergleichen. Dabei wird auch die unterschiedliche Lärmreduktion bei Varianten mit und ohne UBK einbezogen.

Die Prüfung der Machbarkeit von UBK im Rahmen von Korridorstudien dürfte ein bis zwei Jahre beanspruchen. Die Erarbeitung einer UBK-Variante bei laufenden Strassenbauprojekten benötigt lediglich einige Monate, da jeweils nur ein Abschnitt betroffen und die Projektierung bereits ausgelöst worden ist.

Fragen 4-6

Wenn der Stadtrat bei der Begründung seiner Pläne für Tempo 30 derart stark auf die Abstimmung über den kommunalen Richtplan verweist, kann auch angenommen werden, dass er die wesentlichen Inhalte des Richtplans kennt und als planerische Grundlage auch umzusetzen gewillt ist. Das ist aber an diversen Strassenzügen ganz offensichtlich nicht der Fall. Die Frage stellt sich deshalb, wie der Stadtrat an folgenden Strassen einen wirksamen Lärmschutz ohne Tempo 30 oder nur mit Tempo 30 nachts unter Respektierung der Richtplaneinträge Quartierzentren umsetzen will?

An der Badenerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine sehr hohe Lärmbelastung mit Alarmgrenzwertüberschreitungen für viele Betroffene festzustellen; es bestehen Richtplaneinträge Quartierzentrum vom Stauffacher bis zum Albisriederplatz (schon seit 2004) und beim Lindenplatz; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor; falls dieser nicht möglich sei, soll Tempo 50 erhalten bleiben. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Limmatstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung für viele Lärmbetroffene festzustellen; es besteht ein Richtplaneintrag Quartierzentrum am Limmatplatz; der Geschwindigkeitsplan sieht hier Tempo 50 vor. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Wehntalerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung festzustellen; es handelt sich weitgehend um ein reines Wohngebiet, an drei Orten bestehen Einträge für Quartierzentren; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Beibehaltung von Tempo 50 vor. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

An der Winterthurerstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung mit Alarmgrenzwertüberschreitungen festzustellen, es handelt sich um ein weitgehend reines Wohngebiet; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor, falls dieser nicht möglich ist, soll Tempo 30 nur nachts angeordnet werden. An der Winterthurerstrasse befindet sich das Bauprojekt der BGO Oberstrass, das vom Verwaltungsgericht aus Lärmschutzgründen abgelehnt worden ist. Um bewilligungsfähig zu sein, müssten allerdings die Lärmbelastungen auch tagsüber deutlich gesenkt werden. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?



An der Schaffhauserstrasse ist gemäss Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte eine hohe bis sehr hohe Lärmbelastung festzustellen, dabei handelt es sich auch hier um ein weitgehend reines Wohngebiet; der Geschwindigkeitsplan sieht hier die Prüfung eines unabhängigen Bahnkörpers vor, falls dieser nicht möglich ist, soll Tempo 30 nur nachts signalisiert werden. Wie erklärt der Stadtrat diesen offensichtlichen Widerspruch zwischen planerischen und lärmrechtlichen Anforderungen und der mangelhaften Umsetzung mit dem Geschwindigkeitsplan?

Der Verzicht auf Temporeduktionen wird in der Regel mit den unverhältnismässigen Kosten für den öffentlichen Verkehr begründet. Es gibt aber auch Strassenabschnitte, wo Tempo 30 nicht vorgesehen ist, obwohl dort keine Linien des öffentlichen Verkehrs betroffen wären. Ein Beispiel ist die Seestrasse zwischen Albisstrasse und der Roten Fabrik. Dabei handelt es sich lediglich um eine kurze Verbindungsstrasse von einer Strasse mit Tempo 30 zu einem Lichtsignal. Was ist die Begründung für diese Festlegung im Geschwindigkeitsplan? Wir bitten zudem um eine Auflistung aller Strassen, mit Lärmgrenzwertüberschreitungen, auf denen Tempo 30 nicht angeordnet werden soll, obwohl keine Linien des öffentlichen Verkehrs vorhanden sind.

Als Hinderungsgrund für die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme werden Zusatzkosten des öffentlichen Verkehrs geltend gemacht. Dabei werden die gesundheitsbedingten Kosten einer Exposition mit Lärm völlig ausser Acht gelassen. Der Bund hat lärmbedingte Gesundheitskosten von Verkehrslärm im Ausmass von 1568 Millionen Franken ermittelt (Behandlungskosten, Produktionsausfälle/Wiederbesetzungskosten, immaterielle Kosten/ Verminderung der Lebensqualität). Wie hoch sind diese lärmbedingten Gesundheitskosten in der Stadt Zürich? Wie lassen sich diese Kosten durch einen flächendeckenden Schutz vor Strassenlärm vermindern? Warum werden diese lärmbedingten Gesundheitskosten nicht den Zusatzkosten des öffentlichen Verkehrs gegenübergestellt?

Das Gesamtkonzept dritte Etappe Strassenlärmsanierung basiert auf der Interessensabwägung zwischen verschiedenen Faktoren. Es sind dies gemäss Bericht zur 3. Etappe, S. 24 (Beilage zu STRB Nr. 1217/2021):

- Anzahl von übermässigem Lärm betroffenen Personen/Lärmbelastungssäule
- Geltendes Temporegime
- Strassenklassierung
- Funktion im ÖV-Netz (Hauptnetz/Nebennetz)
- ÖV-Fahrgäste und -Verlustzeiten
- Verdichtungsgebiete gemäss BZO und SLöBA.

Der öffentliche Verkehr bildet einen von verschiedenen Faktoren. Allerdings fällt er bei Abschnitten mit hohen ÖV-Frequenzen stärker ins Gewicht.

In der Umsetzungsphase ist die Verhältnismässigkeit von Tempo 30 gemäss Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz für jede einzelne Strasse mit vorgesehener Geschwindigkeitsherabsetzung bzw. der Verzicht auf Tempo 30, falls kein UBK umgesetzt werden kann, zu prüfen. Eine Massnahme gilt als verhältnismässig, wenn sie geeignet, notwendig, und zumutbar ist:



- Die Massnahme ist geeignet, wenn sie eine wahrnehmbare Lärminderung bewirkt (mind. 1 dB[A]).
- Die Notwendigkeit ist gegeben, wenn keine andere geeignete, weniger einschneidende Massnahme möglich ist.
- Die Massnahme gilt als zumutbar, wenn der Massnahme keine das Gesundheitsinteresse der Anwohnenden überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Mit dem Gesamtkonzept 3. Etappe Strassenlärmsanierung hat der Stadtrat für das ganze Stadtgebiet die anzustrebende Höchstgeschwindigkeit festgelegt. Der im Konzept definierte Geschwindigkeitsplan ist ein verbindlicher Prüfauftrag an die Verwaltung. Die konkrete Verhältnismässigkeitsprüfung hat im Einzelfall, das heisst für jeden Strassenabschnitt, in einem Gutachten zu erfolgen. Dabei ist auch die Logik im Gesamtnetz zu berücksichtigen. Einzelne Modifikationen gegenüber dem Geschwindigkeitsplan 3. Etappe Strassenlärmsanierung sind somit nicht ausgeschlossen.

Um ein möglichst einheitliches und nachvollziehbares Konzept erstellen zu können, ist das gesamte städtische Strassennetz in Abschnitte mit möglichst gleichen Eigenschaften bezüglich Lärm, ÖV, Klassierung, geplanter Verdichtung usw. unterteilt worden. Der etwa 200 Meter lange Abschnitt der Seestrasse zwischen der Albis-strasse und dem Mythenquai ist Teil des Abschnitts General Willestrasse–Mythenquai. Die Beurteilung erfolgte also unter dem Aspekt «ÖV-Hauptnetz» (Tram 7 verkehrt auf der Seestrasse bis zur Albisstrasse, jedoch nicht auf dem etwa 230 Meter langen Abschnitt bis zum Mythenquai). Im Rahmen der Detailbetrachtung und der damit einhergehenden Verhältnismässigkeitsprüfung könnte sich also zeigen, dass auf diesem kurzen Abschnitt der Seestrasse Tempo 30 verhältnismässig ist.

Folgende Strassenabschnitte werden vom ÖV nicht befahren, führen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und sollen gemäss Geschwindigkeitsplan im Tempo 50-Regime verbleiben:

Strasse	von	bis
Tunnelstrasse/Ulmergtunnel	Bleicherweg	Sihlhölzlibrücke
Pfingstweidbrücke/Strasse	Autobahnende	Aargauerstrasse
Winterthurerstrasse	Irchelstrasse	Schöneichtunnel
Albisriederstrasse	Siedlungsgrenze	Birmensdorferstrasse
Bernerstrasse Nord	Rampe Europabrücke	Hardturmstrasse
Bernerstrasse Süd	Hermetschloobrücke	Europabrücke
Emil-Klöti-Strasse/Glaubtenstrasse (einschliesslich oberstes Stück der Schauenbergstrasse)	Gsteigstrasse	Busrampe ETH
Bärenbohlstrasse	Kornamtweg	Stadtgrenze
Käshaldenstrasse	Siedlungsgrenze	Stadtgrenze
Wehntalerstrasse	SBB	Stadtgrenze

Während es sich bei den ÖV-Zusatzkosten infolge Tempo 30 um direkte Kosten handelt, sind die Gesundheitskosten infolge übermässigen Verkehrslärms als indirekte oder volkswirtschaftliche Kosten zu bezeichnen. Eine volkswirtschaftliche Vollkostenrechnung zur



9/9

Einführung von Tempo 30 müsste nicht nur die Gesundheitskosten, sondern auch die Kosten für Liegenschaftsentwertungen bzw. Mietzinsmindereinnahmen infolge übermässigen Lärms, die Kosteneinsparungen infolge erhöhter Verkehrssicherheit mit Tempo 30 oder Zusatzkosten infolge von Reisezeitverlängerungen mit Tempo 30 und weitere Aspekte einbeziehen. Der Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm ist ein gesetzlicher Auftrag. Die Stadt Zürich ist verpflichtet diesem nachzugehen. Eine volkswirtschaftliche Vollkostenrechnung ist daher aus Sicht des Stadtrats nicht notwendig.

Frage 7

Mit dem Ende der letzten Sanierungsfrist am 31. März 2018 hat der Bund eine weitere Zusatzfinanzierung von Ersatzmassnahmen für weitere vier Jahre vorgesehen. Mit welchen Beträgen hat der Bund Lärmschutzmassnahmen in der Stadt Zürich in den letzten 5 Jahren unterstützt? Wie hoch sind die Ausfälle der Finanzierungsmassnahmen, weil der Geschwindigkeitsplan erst Ende 2021 und damit wohl zu spät für eine Bundesfinanzierung ausgearbeitet wurde? Sind Gespräche von Kantonen oder Gemeinden mit dem Bund am Laufen, damit diese Zusatzfinanzierung weiterhin beansprucht werden kann?

Die Programmvereinbarung des Bundes für die Periode 2016–2019 ist bis 2024 verlängert worden. Dies hat mit dem Umstand zu tun, dass nicht nur die Stadt, sondern sehr viele andere Gemeinden sowie auch viele Kantone mit der Strassenlärmsanierung in Verzug sind. Bis dato sind keine Bundesbeiträge verfallen. Am 27. April 2022 hat der Bundesrat beschlossen, die finanzielle Unterstützung der Kantone für Massnahmen gegen Strassenlärm zu verstärken. Dazu hat er einen Kredit von 52 Millionen Franken bis 2024 bewilligt. Der Bund hat zudem die Lärmsanierung als Daueraufgabe anerkannt, die auch nach 2024 subventioniert werden wird. Der Fokus liegt dabei auf Massnahmen an der Quelle. Deshalb ist noch nicht klar, ob nach 2024 noch Bundesbeiträge für Schallschutzfenster, die eine Ersatzmassnahme darstellen, vorgesehen sind. Das Alarmwert-Schallschutzfensterprogramm des Tiefbauamts hat deshalb höchste Priorität. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat die vorzeitige Finanzierung von durch Rechtsverfahren blockierten Schallschutzfenster-Einbauten bewilligt, um eine Gleichbehandlung aller betroffenen Personen zu gewährleisten.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cucho-Curti