

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 159. Ratssitzung vom 28. Juni 2017

3056. 2017/27

Postulat von Dr. Pawel Silberring (SP) und Guy Krayenbühl (GLP) vom 08.02.2017: Pilotprojekt mit Tempo 30 auf der Mutschellenstrasse, der Rieterstrasse und der Waffenplatzstrasse

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Dr. Pawel Silberring (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2698/2017): Das Postulat schlägt vor, auf zwei kommunalen Strassen von ungefähr 1,3 Kilometern Länge versuchsweise Tempo 30 einzuführen. Beide Strassen überschreiten die erlaubten Grenzwerte für Wohnstrassen. Damit ist die Stadt Zürich als Betreiberin der Strassen gesetzlich verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen. Inwieweit es sich dabei um ein einklagbares Recht handelt, wurde bisher noch nicht ausgelotet. Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) liess in einer Studie Massnahmen vorschlagen. Auf den fraglichen Strassenabschnitten wird gemäss der Studie lediglich deshalb auf Tempo 30 verzichtet, weil darauf ein VBZ-Bus verkehrt. Es werden daher Ersatzmassnahmen, also Schallschutzfenster, vorgeschlagen. Solche Massnahmen sind aber deutlich teurer und weniger wirksam als Tempo 30. Gegen ein Projekt, das ohne Tempo 30 auskommen wollte, sind denn auch über 200 Einsprachen eingegangen. Gleichzeitig ist nicht bekannt, wie viel der Zeitverlust für den Bus beträgt und ob er allenfalls mit Ersatzmassnahmen kompensiert werden könnte. Die Strassen werden auch als Schleichwege nach der Autobahnausfahrt Brunau benutzt, und wenn ihre Attraktivität sinkt, wird mehr Raum für den Bus frei. Die Ausgangslage ist analog zur Kalchbühlstrasse, wo sich der Zeitverlust als deutlich geringer herausstellte, als im Vorfeld befürchtet worden war. An einem Podium des Quartiervereins wurde klar, dass sich eine deutliche Mehrheit der Anwesenden Tempo 30 wünscht. Kantonsrat Marc Bourgeois befürchtete einzig noch, es könnte ein Präzedenzfall für alle Lärmsanierungsfälle werden. Der Präzedenzfall, wenn es ihn denn gibt, hat in Wollishofen aber bereits stattgefunden, z. B. eben an der Kalchbühlstrasse/Nidelbartstrasse. Wir kommen nicht weiter, wenn jede Massnahme gleich zwingend andere nach sich ziehen soll. Ein pragmatisches Vorgehen, bei dem jede Situation einzeln beurteilt wird, scheint mir viel zielführender.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

***STR Richard Wolff:** Auch ein Versuch muss ein Bewilligungsverfahren durchlaufen, und ein Tempo-30-Versuch würde sicher angefochten und müsste durch alle Instanzen gehen. Die Beurteilung durch Gerichte, ob 50 km/h oder 30 km/h die richtige Geschwindigkeit ist, um die Lärmschutzvorgaben zu erfüllen, ist bereits im Gang; das Verfahren läuft. Tempo 50 wurde verfügt mit der Begründung, der ÖV würde sonst zu viel Zeit verlieren, und das wurde angefochten. Wir warten sehnlichst auf die Entscheide,*

wobei zu befürchten ist, dass es bis vor Bundesgericht geht. In der heutigen Praxis wird in der ganzen Stadt Zürich auf Tempo 30 verzichtet, wenn es zu grösseren Zeitverlusten für den ÖV führen könnte. Falls das Gericht zu einem anderen Urteil kommt, muss man sich damit auseinandersetzen, ob allfällig höhere ÖV-Kosten (zusätzliche Busse und Fahrer) anfallen und zu tragen sind. Bis jetzt finden wir, das sollte aus wirtschaftlichen Gründen nicht gemacht werden, sondern man sollte bei Tempo 50 bleiben. Wenn aber das Gericht findet, die Lärmbeseitigung sei auch im Fall von ÖV-Strecken höher zu gewichten als anfallende höhere Kosten, stehen wir vor einer neuen Situation. Das Postulat beschleunigt diesen Entscheid nicht.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Wenn der ÖV nicht tangiert ist, d. h., wenn der Stadtrat allein den MIV schikanieren kann, dann nimmt er jeden Tempo-30-Vorstoss entgegen, sobald aber der ÖV mitbetroffen ist, lehnt er einen solchen Vorstoss ab. Mit dem Postulat wird das Mitwirkungsverfahren umgangen; ein abgeschlossenes Strassenbauprojekt kann nicht einfach mit einem neuen Vorstoss umgangen werden. Die 200 Direktbetroffenen hätten ihre Einsprache bis vor Bundesgericht weiterziehen können, aber das hätte halt Zeit und Geld gekostet.

Markus Knauss (Grüne): Lärm ist ein grosses Problem in der Schweiz, und der Bundesrat hat heute einen nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung verabschiedet, weil er sagt: «Tagsüber ist in der Schweiz jede fünfte Person schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt.» Es gibt drei strategische Schwerpunkte. Schwerpunkt 1: Reduktion der Lärmemissionen an der Quelle. Hierzu kann man sich verschiedene Massnahmen vorstellen, aber die einzigen realistischen Massnahmen sind Geschwindigkeitsreduktionen. Die Stadt Zürich greift leider allzu oft zu Erleichterungsmassnahmen, nämlich zu Lärmschutzfenstern, diese werden vom Bundesgericht aber als ultima ratio bezeichnet; Voraussetzung ist, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft worden sind. In der Stadt Zürich leben etwa 140 000 Menschen mit zu viel Lärm. Die bundesrechtskonformen Massnahmen an der Quelle haben nur 20 000 Menschen bekommen, und das, was das Bundesgericht als ultima ratio bezeichnet, wurde in 85 Prozent der Fälle nicht umgesetzt. An der Mutschellenstrasse/Rieterstrasse/Waffenplatzstrasse könnten mit einer einzigen Massnahme 3000 Personen von zu viel Lärm befreit werden. Es ist der Stadtrat, der als erste Instanz entscheiden muss, was ihm wichtiger ist: das Wohl der Anwohnenden oder angeblich kürzere Busfahrzeiten. Es gibt keine Studie, die beweist, dass der Bus länger braucht. Das einzige Problem an der Waffenplatzstrasse ist, dass der Bus morgens zwischen 7 und 9 Uhr Zeit verliert, wenn er in die Bederstrasse einbiegt. Gibt es Gutachten, die Lösungen vorschlagen? Nein. Das Problem besteht aber nur während zehn Stunden pro Woche. Der Stadtrat muss seine Verantwortung wahrnehmen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Die Zeitmessungen (Tempounterschiede) werden richtig gemacht, und es kommt nicht auf Stauzeiten an, sondern auf den Normalbetrieb, wenn der Bus normal fahren kann – diese Fahrzeit verlängert sich. Früher oder später müsste hier wirklich diskutiert werden, ob man zugunsten einer besseren Lärmsanierung tatsächlich möchte, dass der ÖV nur noch mit Tempo 30 fährt. In 80 oder 85 Prozent der Strecken, auf denen aus unserer Sicht keine Lärmsanierung an der Quelle möglich ist, wird dies damit begründet, dass der ÖV weiterhin mit 50 km/h fahren können soll.

Derek Richter (SVP): In Wollishofen hat es tatsächlich sehr viel Verkehr, vor allem in den Stosszeiten. Das ist so, weil die Hauptverkehrsachsen funktionslos gemacht wurden. Auf der Mutschellenstrasse/Rieterstrasse/Waffenplatzstrasse betreiben die VBZ Busse, und sollte dort Tempo 30 kommen, würde die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 25 km/h sinken. Das wäre ein massiver Eingriff in den VBZ-Fahrplan für die Buslinien 66, 70 und 72. Dadurch würde der ÖV einmal mehr stark an Attraktivität einbüßen – und das für lediglich zwei bis drei Dezibel. Der Verkehr funktioniert aus drei Gründen nicht mehr: Erstens nimmt die Gesellschaft mehr Mobilität auf sich, dies jedoch nicht freiwillig. Zweitens gibt es die Masseneinwanderung. Drittens sind die Probleme hausgemacht: Die Pförtneranlagen am Autobahnende in der Brunau wie auch aus Richtung Sihltal sind Teil der flankierenden Massnahmen (Abklassierung Weststrasse). Die flankierenden Massnahmen in Kraft zu setzen, ohne dass die Nordumfahrung ausgebaut ist, ist Nötigung. Laut ASTRA-Studie haben sich die Staustunden innerhalb von zehn Jahren von 10 auf 24 000 Stunden vervielfacht – Tendenz steigend. Die Lebensqualität ist logischerweise sinkend. Die Massnahmen sind unsozial gegenüber unseren Nachbargemeinden und im konkreten Fall auch gegenüber dem Kreis 2. Es handelt sich übrigens nicht um Schleichwege; es ist ganz logisch, dass man diesen Weg wählt, statt auf der Autobahn im Stau zu stehen.

Andreas Egli (FDP): STR Richard Wolff vertritt eine vernünftige Position, wenn er auf den Durchgangachsen des öffentlichen Verkehrs keine Temporeduktionen macht, ausser vielleicht bei Schulhäusern, wo es sicherheitstechnisch begründet ist. Wir erachten den fraglichen Bereich nicht als geeignet für eine Tempo-30-Zone. Ausweichverkehr gibt es, weil die Automobilisten immer einen Weg finden, wie sich die bisherige Strecke anders bewältigen lässt. Vielleicht profitieren in Bezug auf den Lärm tatsächlich ein paar Personen, gleichzeitig wird es aber zusätzlichen Verkehr in den Quartieren geben. Das wollen wir nicht. Ich selbst habe mein Schlafzimmerfenster in etwa 20 Metern Hördistanz zur Limmattstrasse (Tempo 50), aber wenn ich morgens geweckt werde, ist das nicht wegen Autos, sondern wegen eines Trams oder wegen der Müllabfuhr. Unter der aktuellen Regelung zählt dieser Lärm aber praktisch nicht, weil er zeitlich verteilt auftritt. Auch ein Gewitter «hört» man, rechtlich gesehen, nicht, weil Gewitter so selten sind. Im Massnahmenplan zur Bekämpfung der Lärmbelastigung heisst es: «Beim Strassenlärm will der Bund beispielsweise die Weiterentwicklung von lärmarmen Strassenbelägen initiieren und unterstützen, zudem soll die Förderung von leisen Fahrzeugen geprüft werden. Beim Eisenbahnverkehr setzt der Bund weiterhin auf die Entwicklung von lärmarmen Infrastruktur und die Förderung leiserer Güterwagen.» Laut den Gerichten ist ein solches Pilotprojekt ohne bauliche Massnahmen schwierig und führt am Schluss lediglich zu Bussenfallen.

Markus Hungerbühler (CVP): Die CVP ist grundsätzlich gegen solche Pilotprojekte auf Einfallachsen. Natürlich kann man mit Lärm ein Problem haben, und gewisse Sachen müssen durchaus saniert werden, aber in einer Stadt gibt es nun einmal Lärm. Wer die totale Ruhe will, muss auf die Alp gehen. Die Behauptung, wenn der ÖV mit Tempo 30 fahre, brauche es nicht mehr Verkehrsmittel, ist falsch. Es braucht einfach mehr Zeit, wenn mit 30 km/h statt mit 50 km/h gefahren wird. STR Richard Wolff hat erklärt, warum das nicht geht.

Urs Fehr (SVP): Der linken Ratsseite geht es gar nicht um den Lärm, sondern darum, dass sie in der Stadt Zürich keine Autos mehr will. Ein «angenehmer Nebeneffekt» ist, dass der Fahrausweis entzogen wird, sobald jemand die Höchstgeschwindigkeit um 15 km/h (netto) überschreitet. Im Strassenverkehr wird nicht gefragt, ob etwas verhältnismässig ist. Der Lärm, den das Koch-Areal produziert, stört die Ratslinke auch nicht. Heute gibt es in den Quartieren allgemein viel mehr Partys mit Musik und lautem Gerede bis spät in die Nacht hinein. Solcher Lärm stört die Bevölkerung.

Roger Liebi (SVP): Für Leute, die es in der Stadt Zürich ruhig haben möchten, würde sich Witikon anbieten. Die Waffenplatzstrasse heisst so, weil sie als Zubringer zum Waffenplatz erstellt wurde – und auf einmal sind die Leute dort erstaunt, dass sie in einer Stadt wohnen, wo es Verkehr hat. Markus Knauss (Grüne) hat nicht erwähnt, dass im von ihm zitierten bundesrätlichen Beschluss nichts von Tempo-30-Zonen steht. Es geht um die Förderung von lärmarmen Belägen, leiserem Wagenmaterial usw., und das hat nichts zu tun mit dem Postulat, das sich ausdrücklich auf Tempo 30 bezieht. Tempo 30 für den ÖV hätte zur Folge, dass der ÖV schlecht vorwärtskäme, und der Anreiz zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV nicht mehr gegeben wäre. Mit solchen Massnahmen ist es den Grünen bisher nicht gelungen, den Autoverkehr aus der Stadt Zürich zu verbannen, es ist sogar noch schlimmer gekommen, denn es wurde Stau provoziert, und Stau produziert Lärm.

Eduard Guggenheim (AL): Ich wohne an der Waffenplatzstrasse und weiss, wovon ich rede. Die Waffenplatzstrasse ist tatsächlich die Verbindung zwischen der Kaserne und der Allmend, aber früher waren die Soldaten zu Fuss unterwegs oder allenfalls mit Ross und Wagen, und die Strasse war im Gegenverkehr offen, nicht im Einspurverkehr. «Einfallachse», das klingt ungefähr nach Tempo 120. Die von STR Richard Wolff geäusserten rechtlichen Bedenken sollen nichts daran ändern, dass man das Postulat unterstützen und prüfen kann. Von der Brunaustrasse bis zum Waffenplatz gibt es auf der Waffenplatzstrasse zwei Bushaltestellen, und der Bus steht dort sowieso meistens. Ich habe schon viele Buschauffeure darauf angesprochen, und alle meinten, von ihnen aus könnte man auch Tempo 10 machen, es ändere sich im Ergebnis nichts. Wer an der Waffenplatzstrasse wohnt, wird morgens um zwei Uhr manchmal geweckt, weil Autos mit offener Auspuffklappe herumfräsen. Das langsamere und ungefährlichere Tempo 30 hätte nicht nur Vorteile für die Velofahrenden. Als Anwohner merke ich, dass es unheimlich viel Staub hat, wahrscheinlich vom Pneubetrieb – ein Nebenprodukt von Tempo 50.

Guy Krayenbühl (GLP): Sogar der Autofan Oswald Grübel hat erkannt, dass in 20 Jahren in den Städten nur noch 30 km/h gefahren wird. Das ist vollkommen vernünftig in Bezug auf Lärm und Unfallgefahr.

Simon Kälin (Grüne): Tempo 30 ist ein wesentlicher Baustein einer menschenfreundlichen Stadt. Der kürzere Bremsweg bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 kann für die Sicherheit aus Fussgängersicht in gewissen Situationen eine Rolle spielen. STR Richard Wolff hat es juristisch sicher korrekt beurteilt, der Gemeinderat hat aber die Aufgabe, ein politisches Signal zu geben, um Tempo 30 immer mehr zum Durchbruch zu verhelfen. Der Zusammenhang zwischen flüssigem Verkehr und Tempo ist nicht linear; ein höheres Tempo bedeutet nicht unbedingt flüssigeren Verkehr. Tempo 30 kann je nach Situation zur Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs führen, und davon profitieren sowohl die AnwohnerInnen als auch die Autofahrer. Ich selber wohne an der Albisstrasse, einer typischen Einfallsachse. Dank eines Vorgartens und doppelverglaster Fenster ist die Lärmsituation relativ gut, aber von den Immissionen her (Stickoxide, Feinstaub) ist es problematisch. Sowohl Lärm als auch Feinstaub verursachen wesentliche Gesundheitskosten, was sich letztlich auf die Krankenkassenprämien auswirkt. Was für die einen Verkehrsraum ist, ist für viele andere Lebensraum, und wir müssen darauf hinwirken, dass dieser Lebensraum ein möglichst guter ist. Mit mehr Tempo 30 kann ein Fortschritt für die Lebensqualität erzielt werden.

Markus Knauss (Grüne): Es muss in jedem Einzelfall geprüft werden, ob weniger einschneidende Massnahmen möglich sind, oder ob man Tempo 30 macht, so auch an der Mutschellenstrasse/Rieterstrasse/Waffenplatzstrasse. Das Problem besteht dort nur in den Spitzenstunden, und das Absurde ist: Zwischen 7 und 9 Uhr muss der Bus auf dem Rest der Strecke schnell fahren können, um den auf der Waffenplatzstrasse bis Bederstrasse eingefahrenen Zeitverlust zu kompensieren – und das in einem Quartier, wo viele Kinder über die Fussgängerstreifen gehen. Die grossen Zusatzkosten fallen wegen der Spitzenstunden an, wenn neue Fahrzeuge gekauft werden müssen (Sprungkosten). Meine Behauptung bleibt gleich: Das Problem besteht nur während 10 Stunden, in den restlichen 158 Stunden könnte Tempo 30 umgesetzt werden. Der Stadtrat hat klargestellt, dass auch auf dem Koch-Areal das geltende Recht umgesetzt wird. Jenen, die beim Koch-Areal derart auf die Einhaltung des geltenden Rechts bestehen, ist es offenbar egal, wenn das Recht an der Mutschellenstrasse/Rieterstrasse/Waffenplatzstrasse nicht eingehalten wird, auch wenn dort 3000 Personen betroffen sind. Gemäss kommunalem Richtplan will man diesen Strassenzug gar nicht mehr als Durchgangsverkehrsachse offenhalten, weil eine Autobahn gebaut wurde. Die Einfahrt über die Brunastrasse braucht es nicht. Ich zitiere aus dem Massnahmenplan (Seite 28, Massnahme 3.08: Förderung von betrieblichen Lärmbegrenzungsmassnahmen): «Der Bund unterstützt die Vollzugsbehörden bei Entscheiden über betriebliche Einschränkungen wie Temporeduktionen oder zeitlich beschränkte Fahrverbote, beispielsweise nachts.»



6 / 6

Das Postulat wird mit 73 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat