



30. März 2022

Schriftliche Anfrage

von Markus Knauss (Grüne)
und Roland Hohmann (Grüne)

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 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 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 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.
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 ausser Acht gelassen. Der Bund hat lärmbedingte Gesundheitskosten von Verkehrslärm im Ausmass von 1'568 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 gegenüber gestellt?
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?

H. Krauss

D. Holman