

21. März 2018

Motion

Markus Knauss (Grüne)
Simone Brander (SP)

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.



