

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 28. Februar 2018

122.

Schriftliche Anfrage von Stephan Iten und Derek Richter betreffend Temporeduktionen auf überkommunalen Strassenabschnitten aufgrund von Lärmschutzmassnahmen, Messresultate zur Objektivierung der Lärmreduktion sowie möglicher Verzicht auf die Temporeduktionen bei Nichterreicherung der Ziele

Am 15. November 2017 reichten Gemeinderäte Stephan Iten und Derek Richter (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/397, ein:

Gemäss Planaufgabe §§ 16 und 17 des Strassengesetzes des Kantons Zürich wurden in diesem Jahr in der Stadt Zürich auf 37 überkommunalen Strassenabschnitten mit der Begründung von Lärmschutzmassnahmen Temporeduktionen vorgenommen.

Im Rahmen der städtischen Strassenlärmsanierung hat die Dienstabteilung Verkehr (DAV) Geschwindigkeitsreduktionen von Tempo 50 auf Tempo 30 per 30. September 2017 auf 27 kommunalen Strassenabschnitten vollzogen.

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

1. Hat der Stadtrat physisch neutrale Messungen auf diesen Strassenabschnitten nach den Temporeduktionen zur Objektivierung der Lärmreduktion vornehmen lassen? Wenn nein, wieso nicht?
2. Wenn die Frage 1 mit ja beantwortet wird, so bitten wir um tabellarische Auflistung der Messresultate, geordnet nach Strassenabschnitt und Messdaten vor und nach der Temporeduktion.
3. Wenn die Frage 1 mit ja beantwortet wird, wurden auf diesen Strassenabschnitten sämtliche Verkehrsteilnehmer wie Trams, Busse, Züge, Güterzüge, Flugzeuge, etc. miteinbezogen? Wenn nein, wieso nicht?
4. Gemäss Stadtrat ist die Temporeduktion die ultimative Lärmschutzlösung. Weshalb müssen also zusätzlich noch Schallschutzfenster vom Steuerzahler an belasteten Strassenabschnitten subventioniert werden?
5. Kann der Stadtrat garantieren, dass dort, wo die Stadt Zürich neue Schallschutzfenster installiert, keine Temporeduktionen mit der Begründung des Lärmschutzes mehr vorgenommen werden? Wenn nein, wieso nicht?
6. In der Spezialkommission SiD/V wurde gesagt, dass bei einigen Strassenabschnitten, bei welchen Tempo 30 eingeführt wurde, keine Lärmreduktion statt fand. Auf welchen Messdaten beruht diese Aussage?
7. Wenn solche Messungen durchgeführt wurden, auf welche Art und Weise wurden diese vorgenommen?
8. Wurden bei diesen Messungen sämtliche Verkehrsteilnehmer berücksichtigt? Wenn nein, wieso nicht?
9. Werden bei den in der Frage 6 erwähnten Strassenabschnitten, bei welchen die Temporeduktion keinen Rückgang des Lärms hervorbrachte, diese Temporeduktionen wieder rückgängig gemacht? Wenn nein, wieso nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In der Stadt Zürich wohnen rund 140 000 Personen in Liegenschaften, die von übermässigem Lärm (Überschreitung des Immissionsgrenzwerts) betroffen sind (Bericht Stadtverkehr 2025, S. 20). Das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz USG, SR 814.01) und die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) verpflichten die Strasseneigentümer zur Sanierung von Strassenabschnitten, die übermässigen Lärm verursachen. Die Sanierungsfrist läuft am 31. März 2018 ab. Ebenfalls vom Bund vorgeschrieben ist die Priorisierung der Sanierungsmassnahmen: in erster Priorität haben Massnahmen bei der Quelle (z. B. Geschwindigkeitsreduktionen, lärmarme Beläge) zu erfolgen.

Die Herabsetzung der Geschwindigkeit ist eine wirksame, kostengünstige Sanierungsmassnahme. Die Verminderung übermässiger Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe) ist in der eidgenössischen Signalisationsverordnung als einer von vier möglichen Gründen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit explizit erwähnt. Auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) sieht eine Begrenzung der Geschwindigkeit als wirksame Massnahme, um den Strassenlärm an Orten deutlich zu vermindern, an denen die Wohnbevölkerung einer zu hohen

Lärmbelastung ausgesetzt ist. Auf der Website des BAFU steht: «Auf diese Weise lässt sich der Lärm an der Quelle bekämpfen. Wenn Tempo 30 statt Tempo 50 gilt, werden die Lärmemissionen um rund drei Dezibel reduziert. Dies entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Verkehrs.»

Aktuell sind in der Stadt Zürich zur Strassenlärmsanierung auf über hundert Strassenabschnitten Geschwindigkeitsreduktionen angeordnet. Mit wenigen Ausnahmen wurden gegen die Verkehrsanordnungen Rechtsmittel ergriffen, welche grösstenteils noch hängig sind. Die bisher vorliegenden Entscheide des Verwaltungsgerichts, die teilweise ans Bundesgericht weitergezogen wurden, stützen die Praxis der Stadt Zürich vollumfänglich. Der Stadtrat erhofft sich, dass die mit Interesse erwarteten Bundesgerichtsentscheide die Frage klären, ob die Praxis der Stadt Zürich angemessen und korrekt ist.

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

Zu den Fragen 1, 2 und 3 («Hat der Stadtrat physisch neutrale Messungen auf diesen Strassenabschnitten nach den Temporeduktionen zur Objektivierung der Lärmreduktion vornehmen lassen? Wenn nein, wieso nicht?»); («Wenn die Frage 1 mit ja beantwortet wird, so bitten wir um tabellarische Auflistung der Messresultate, geordnet nach Strassenabschnitt und Messdaten vor und nach der Temporeduktion.»); («Wenn die Frage 1 mit ja beantwortet wird, wurden auf diesen Strassenabschnitten sämtliche Verkehrsteilnehmer wie Trams, Busse, Züge, Güterzüge, Flugzeuge, etc. miteinbezogen? Wenn nein, wieso nicht?»):

Lärmemissionen und -immissionen müssen nach klar definierten Kriterien ermittelt werden, damit sie vergleichbar und nachvollziehbar sind. Die LSV erwähnt explizit Messungen *und* Berechnungen als zulässige Art der Ermittlung. Messung und Berechnung sind gemäss Art. 38 LSV gleichgestellt. Da Messungen sehr aufwendig und kostenintensiv sind, ist es allgemein üblich, dass die ebenso zulässigen wie verlässlichen Lärmberechnungen angewendet werden. Auch die Stadt Zürich wendet in der Regel Lärmberechnungen an. Sie löst aber vereinzelt Lärmmessungen aus, wenn sie sich einen Wissensgewinn verspricht. Wenn Lärmmessungen veranlasst werden, so werden die Aufträge an externe Dritte, in der Regel Ingenieurbüros, vergeben. So wurde im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung eine Stichprobenmessung an der Badenerstrasse (bei Haus 790; Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h) vorgenommen. Es gilt zu beachten, dass die Wirkung der Geschwindigkeitsreduktionen langfristig angelegt ist. Erfahrungsgemäss kann es bis zu drei Jahre dauern, bis Temporeduktionen gut respektiert und somit die erwünschte Wirkung der Massnahme vollumfänglich eintritt. Die Ergebnisse an der Badenerstrasse zeigten bereits sechs Monate nach Einführung von Tempo 50 eine Lärmreduktion um 1,7 dBA am Tag und um 1,4 dBA in der Nacht.

Bei acht Strassenabschnitten, bei denen Tempo 30 angeordnet ist, werden ebenfalls i.S.v. Stichproben Lärmmessungen durchgeführt. Zudem läuft zurzeit ein Forschungsprojekt der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI beim Römerhof. Auch dieses Projekt umfasst Lärmmessungen. Mit Ausnahme der erwähnten Stichprobe an der Badenerstrasse liegen die Messungen bzw. Auswertungen noch nicht vor.

Dort wo Messungen gemacht werden, werden immer alle Verkehrslärmquellen, soweit sie dem Strassenverkehrslärm zuzurechnen sind, gemessen. Bus- und Tramlärm gehören ebenfalls zum Strassenverkehrslärm, soweit die Trams kein Eigentrassee benutzen.

Die erwähnten acht Strassenabschnitte, zu welchen in Ergänzung zu den Lärmberechnungen stichprobenweise Lärmmessungen vorgenommen werden, sind:

Strasse	von	bis
Letzigraben	Badenerstrasse	Albisriederstrasse
Schaufelbergstrasse	Birmensdorferstrasse	Gutstrasse
Nordstrasse	Kornhausstrasse	Rotbuchstrasse
Nordstrasse	Nordbrücke	Guthirtstrasse
Saatlenstrasse	Wallisellenstrasse	Herbstweg
Butzenstrasse	Albisstrasse	Kühweid
Leimbachstrasse	Soodstrasse	Stadtgrenze
Hegibachstrasse	Hegibachplatz	Klusplatz

Im Jahr 2018 soll auch der befristete Versuch «Tempo 30 nachts» durchgeführt werden, die entsprechenden Verkehrsanordnungen sind zwischenzeitlich rechtskräftig. Auch bei diesem Projekt sind Lärmmessungen vorgesehen.

Zu Frage 4 («Gemäss Stadtrat ist die Temporeduktion die ultimative Lärmschutzlösung. Weshalb müssen also zusätzlich noch Schallschutzfenster vom Steuerzahler an belasteten Strassenabschnitten subventioniert werden?»):

Bei überschrittenen Belastungsgrenzwerten sind gemäss USG und LSV Massnahmen zu ergreifen, die gesundheitsschädigende oder belästigende Lärmbelastungen verhindern oder zumindest vermindern. Als Massnahmen erster Priorität sind Temporeduktionen und lärmarme Beläge zu prüfen sowie in zweiter Priorität Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z. B. Lärmschutzwände). Der Strassenhalter hat dabei grundsätzlich alle verhältnismässigen Massnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Kann der Strassenhalter nachweisen, dass keine verhältnismässigen oder nicht genügend verhältnismässige Massnahmen bestehen, so kann er für die verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte Erleichterungen beantragen. Erst nach vollständiger Massnahmenprüfung und in der Folge gewährten Erleichterungen kann als Ersatzmassnahme (Art. 17 USG, Art. 14 LSV) der Einbau von Schallschutzfenstern erfolgen. Schallschutzfenster sind vom Anlagenhalter entsprechend den diesbezüglichen gesetzlichen Grundlagen in den Fällen zu finanzieren, in denen trotz geprüfter und allenfalls umgesetzter Massnahmen Alarmwertüberschreitungen gemäss Art. 20 USG oder aber Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei neuen oder wesentlich geänderten Anlagen (Art. 10 LSV) bestehen bleiben.

Zu Frage 5 («Kann der Stadtrat garantieren, dass dort, wo die Stadt Zürich neue Schallschutzfenster installiert, keine Temporeduktionen mit der Begründung des Lärmschutzes mehr vorgenommen werden? Wenn nein, wieso nicht?»):

Nein, im Gegenteil. Wie in der Antwort zu Frage 4 erläutert, gilt der Einbau von Schallschutzfenstern nicht als Lärmsanierung, sondern als Ersatzmassnahme. Lärmsanierungsmassnahmen, auf die zunächst wegen überwiegender entgegenstehender Interessen verzichtet wurde, müssen angeordnet werden, sobald diese entgegenstehenden Interessen nicht mehr überwiegen oder sogar ganz entfallen. Auch müssen Massnahmen, die zum Zeitpunkt der Sanierung noch nicht zur Verfügung standen – z. B. technische Neuentwicklungen – bei gegebener Umsetzbarkeit und Verhältnismässigkeit ergriffen oder zumindest geprüft werden. Zeigt es sich also, dass die Kriterien, die dazu geführt haben, dem Strassenhalter Erleichterungen zu gewähren, nicht mehr richtig sind, so sind die Erleichterungen zu überprüfen. Dies kann dazu führen, dass auf Strassen, an denen bisher eine Temporeduktion negativ zu beurteilen war, nach erneuter Beurteilung eine Temporeduktion einzuführen ist.

Zu den Fragen 6, 7, 8 und 9 («In der Spezialkommission SiD/V wurde gesagt, dass bei einigen Strassenabschnitten, bei welchen Tempo 30 eingeführt wurde, keine Lärmreduktion statt fand. Auf welchen Messdaten beruht diese Aussage?»; («Wenn solche Messungen durchgeführt wurden, auf welche Art und Weise wurden diese vorgenommen?»; («Wurden bei diesen Messungen sämtliche Verkehrsteilnehmer berücksichtigt? Wenn nein, wieso nicht?»; («Werden bei den in der Frage 6 erwähnten Strassenabschnitten, bei welchen die Temporeduktion keinen Rückgang des Lärms hervorbrachte, diese Temporeduktionen wieder rückgängig gemacht? Wenn nein, wieso nicht?»):

Die Beratungen in der gemeinderätlichen Spezialkommission werden nicht kommentiert. Fest steht, dass der Vorsteher des Sicherheitsdepartements keine Geschwindigkeitsreduktionen mit der Begründung der Strassenlärmsanierung anordnet, wenn gemäss den Berechnungen keine Lärmreduktion erreicht werden kann. Es gibt aber einige Strassen in der Stadt Zürich, bei denen die berechnete Wirkung der Geschwindigkeitsreduktion alleine nicht gross genug ist, um die Grenzwerte einzuhalten. Bei diesen Strassen müssen deshalb weitere Massnahmen zur Lärmverminderung geprüft werden und/oder, wenn keine verhältnismässigen Massnahmen möglich sind, zusätzlich Schallschutzfenster eingebaut werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti