

## Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

19. September 2018

### **Motion von Stephan Iten und Derek Richter betreffend Nachweis der Lärmverbesserungen bei Temporeduktionen durch eine unabhängige Stelle sowie Publikation der Messdaten in einem jährlichen Bericht, Ablehnung**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. März 2018 reichten Gemeinderäte Stephan Iten und Derek Richter (beide SVP) folgende Motion, GR Nr. 2018/123, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, bei Temporeduktionen mit Begründung der Lärmschutzmassnahmen auf kommunalen und überkommunalen Strassenabschnitten physische Lärmmessungen, vor und nach Inkraftsetzung der Massnahme während des Tages und in der Nacht, durch eine unabhängige Stelle vornehmen zu lassen. Dort, wo keine signifikanten Verbesserungen erreicht werden konnten, sollen die Temporeduktionen umgehend rückgängig gemacht werden. Ebenfalls wird der Stadtrat dazu aufgefordert, die erhobenen Messdaten in einem jährlichen Bericht aufzuzeigen. In diesem Bericht soll auch ersichtlich sein, bei welchen Strassenabschnitten die Temporeduktionen eine Lärmverbesserung erzielten und welche auf den ursprünglichen Zustand hergestellt wurden.

Begründung:

Der Stadtrat nimmt auf kommunalen und überkommunalen Strassen systematisch Temporeduktionen vor. Dies mit der Begründung des Lärmschutzes und gestützt auf theoretische Lärmberechnungen. Diese Geschwindigkeitslimiten zeigen aber wenig Wirkung, wie inzwischen ein namhaftes Printmedium erkannte. In diversen Anfragen konnte der Stadtrat bis dato nicht schlüssig darlegen, dass diese Temporeduktionen den gewünschten Erfolg bringen. Dies unter anderem auch, weil physische Lärmmessungen vor Ort in den wenigsten Fällen vorgenommen werden. Zudem werden sämtliche andere Lärmquellen (Flugverkehr, Schienenverkehr u.v.m) nicht in die Berechnungen miteinbezogen. Dies, obwohl zum Beispiel in der Lärmschutzverordnung in Anhang 3 Ziff. 1 «Der Lärm, den Bahnen auf Strassen erzeugen, ist dem Strassenverkehrslärm gleichgestellt.» explizit erwähnt ist. Es macht folglich keinen Sinn, die Geschwindigkeit vom motorisiertem Individual- und Öffentlichteitsverkehr zu reduzieren, während bei allen anderen Lärmquellen keine Massnahmen vorgenommen werden.

Deshalb wird der Stadtrat aufgefordert, bei sämtlichen Temporeduktionen, welche mit dem Lärmschutz begründet werden, physikalisch aufzuzeigen, dass mit dieser Massnahme der gewünschte Erfolg erzielt wurde. Wenn der Erfolg ausbleibt, muss der ursprüngliche Zustand, das heisst das Temporegime, wiederhergestellt werden.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Die Motionsfähigkeit des Vorstosses ist nicht gegeben. Es fällt in die Kompetenz des Stadtrats, physische Lärmmessungen durchzuführen und auszuwerten sowie Geschwindigkeitsreduktionen zu verfügen oder aufzuheben (vgl. Art. 41 der Gemeindeordnung, GO, AS 101.100, e contrario (abschliessende Aufzählung der Gemeinderatskompetenzen), i. V. m. Art. 49 GO). Für die vorgesehenen Messungen im Rahmen der Wirkungskontrollen wird kein Verpflichtungskredit benötigt, der dem Gemeinderat zu unterbreiten ist.

Der Stadtrat lehnt zudem die Umwandlung in ein Postulat aus den nachstehenden Gründen ab:

Im Rahmen der Strassenlärmsanierung gemäss der Eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit eine wirksame und kostengünstige Sanierungsmassnahme. Die Gesetzgebung des Bundes sieht Temporeduktionen als emissionsreduzierende Massnahme vor (Art. 12 Abs. 1 lit. c Umweltschutzgesetz) und erachtet diese als grundsätzlich wirksam. Die Verminderung übermässiger Umweltbelastungen

(Lärm, Luftschadstoffe) ist in der eidgenössischen Signalisationsverordnung als einer von vier möglichen Gründen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit explizit erwähnt. Auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) erachtet die Begrenzung der Geschwindigkeit als wirksame Massnahme, um den Strassenlärm an Orten, an denen die Wohnbevölkerung einer zu hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, deutlich zu vermindern. Zitat aus der Website des BAFU: «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 Verkehrs.» Die LSV schreibt zudem vor, dass im Rahmen der Sanierung in erster Priorität Massnahmen an der Quelle des Lärmverursachers zu prüfen sind.

Es gibt hinreichend viele Untersuchungen und Studien mit umfassenden Messprogrammen, welche die lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30 zweifelsfrei belegen. Die lärmmindernde Wirksamkeit von Geschwindigkeitsreduktionen ist – sowohl in Bezug auf die tatsächliche, messbare Lärmpegelabnahme als auch in Bezug auf die Wahrnehmung durch die Anwohnenden – wissenschaftlich erwiesen und durch Bundesgerichtsentscheide gestützt. Bereits eine Temporeduktion von 5 km/h vermindert den Lärm um ein Dezibel, was wahrnehmbar ist.

Der direkte Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduktion und Lärmreduktion ist in sämtlichen Fachkreisen (BAFU, Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute CercleBruit, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung EKLB) anerkannt. Umfassende und somit aufwendige und kostenintensive Lärmmessungen, wie sie die Motionäre fordern, sind nicht sinnvoll und würden dem haushälterischen Umgang mit Ressourcen zuwiderlaufen. Im Durchschnitt ist für eine Vorher-Nachher-Messung an einem Standort inklusive Auswertung und Berichterstattung mit etwa Fr. 10 000.– in einfachen Situationen und bis Fr. 30 000.– in komplexeren Situationen zu rechnen. Die Stadt Zürich löst vereinzelt Lärmmessungen aus, falls sie sich davon einen Wissensgewinn verspricht. In der Antwort des Stadtrats auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2017/397 wurde aufgelistet, wo in der Stadt Zürich Lärmmessungen im Zusammenhang mit Temporeduktionen bereits durchgeführt wurden oder noch vorgesehen sind.

Zu erwähnen ist, dass sich die Wirkung von signalisierten Geschwindigkeitsreduktionen längerfristig verbessert. Erfahrungsgemäss kann es unter Umständen Jahre dauern, bis Temporeduktionen so respektiert werden, dass die erwünschte Wirkung der Massnahme vollumfänglich eintritt. Zur Wirkungskontrolle der verfügbaren und signalisierten Geschwindigkeitsreduktionen führt die Dienstabteilung Verkehr nach einer rund einjährigen Eingewöhnungsphase systematisch Geschwindigkeitsmessungen durch. Zeigen diese Messungen, dass Tempo 30 ungenügend eingehalten wird, so wird geprüft, mit welchen Massnahmen das Geschwindigkeitsniveau weiter gesenkt werden kann. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die angestrebte Verbesserung der Lärmsituation für die betroffene Bevölkerung auch effektiv eintritt.

Ferner stellt der Stadtrat zwei Aussagen der Motionäre richtig:

*«Zudem werden sämtliche andere Lärmquellen (Flugverkehr, Schienenverkehr u. v. m) nicht in die Berechnungen miteinbezogen. Dies, obwohl zum Beispiel in der Lärmschutzverordnung in Anhang 3 Ziff. 1 ‹Der Lärm, den Bahnen auf Strassen erzeugen, ist dem Strassenverkehrslärm gleichgestellt.› explizit erwähnt ist.»*

Die separate Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten ist in der LSV gesetzlich vorgeschrieben und sachlich begründet durch unterschiedliche Lärmcharakteristiken und unterschiedliche Möglichkeiten, den entsprechenden Lärm zu verhindern oder zu reduzieren. Die aus Anhang 4 LSV (Belastungsgrenzwerte für Eisenbahnlärm) zitierte Bestimmung legt fest, dass der Lärm von Bahnen *auf Strassen* nicht zum Eisenbahnlärm, sondern zum Strassenverkehrslärm

gezählt wird. Mit Bahnen auf Strassen sind z. B. Trams gemeint, die im Strassenquerschnitt – also nicht auf einer Eigenstrasse – verkehren. Somit werden sie bei der Berechnung des Strassenverkehrslärms mitberücksichtigt.

*«Es macht folglich keinen Sinn, die Geschwindigkeit von motorisiertem Individual- und Öffent-  
lichkeitsverkehr zu reduzieren, während bei allen anderen Lärmquellen keine Massnahmen  
vorgenommen werden.»*

Auch bei allen anderen Lärmquellen – wie Flugverkehr oder Schienenverkehr – ist der Anlagenhalter bei Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte verpflichtet, Massnahmen zu prüfen und bei gegebener Verhältnismässigkeit zu ergreifen. Zum Beispiel haben die SBB an verschiedenen Eisenbahnlinien auf dem Gebiet der Stadt Zürich Lärm-  
schutzwände erstellt.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**