

17. März 2021

Schriftliche Anfrage

von Markus Knauss (Grüne)
und Simone Brander (SP)

Nach wie vor eines der drängendsten Probleme in der Stadtzürcher Umweltpolitik ist die bisher flächendeckend unterbliebene Lärmsanierung an Strassen mit Massnahmen an der Quelle. Lärmarme Beläge werden von der Stadt Zürich vorerst aufgrund des noch rudimentären Kenntnisstandes über die Langzeitwirkung und die Kosten nur in einer vorsichtig progressiven Strategie im Rahmen eines Testkonzepts angewendet. Die Wirkung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme an der Quelle ist hingegen breit erforscht, die positiven Auswirkungen sind eindeutig und die direkten Kosten zur Einführung von Tempo 30 sind bescheiden. Die Stadt Zürich hat in der Vergangenheit Tempo 30 aber an vielen, auch sehr dicht bewohnten Strassen mit sehr vielen Betroffenen, mit der Begründung abgelehnt, dass Tempo 30 zu höheren Betriebs- und Investitionskosten des öffentlichen Verkehrs führen werde. Nun wurden bisher nur sehr wenige Strassen mit Tempo 30 lärmsaniert, resp. falls Tempo 30 doch eingeführt worden ist, sind dafür keine zusätzlichen Kosten angefallen, wie aus der Antwort auf die schriftliche Anfrage GR-Nr. 2018/494 vom 13. März 2019 hervorgeht.

Die Frage stellt sich deshalb, ob an den Strassen, an denen Tempo 30 eingeführt worden ist, die prognostizierten Verspätungen, resp. Mehrkosten überhaupt und im prognostizierten Umfang angefallen sind.

1. Wie hoch sind zurzeit die effektiv gefahrenen Tempi von Bus und Tram auf den Strecken mit Lärmgrenzwertüberschreitungen? Wir bitten um eine Auflistung der Strassenabschnitte und der entsprechenden öV-Linien.
2. Medienberichten ist zu entnehmen, dass die VBZ bei der Einführung von Tempo 30 (zitiert auch im Postulat GR-Nr. 2021/77 als eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 als so genannte zweite Welle) mit Zusatzkosten von 20 Millionen Franken an Betriebskosten und in der Grössenordnung von 75 Millionen Franken an Investitionskosten rechnet. Auf welche Strecken beziehen sich diese Zahlen konkret (gebeten wird um eine Auflistung der Strassenabschnitte, der öV-Linien und der Annahmen, die dabei getroffen wurden)?
3. Welche Strassen mit öV-Linien wurden seit 2015 mit Tempo 30 lärmsaniert? Wie gross waren die jeweils prognostizierten Verlustzeiten und wie gross waren die tatsächlich eingetretenen Verlustzeiten, resp. Mehrkosten?
4. Explizit gebeten wird auch um einen Vergleich an der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse für den November 2019 und den November 2020, weil im November 2020 die Verkehrsmengen in etwa denjenigen des Jahres 2019 entsprachen.



