

9. Juni 2021

Postulat

von Martina Zürcher (FDP)
und Andreas Egli (FDP)

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er auf öV-Hauptachsen Lärmsanierungen vorwiegend mit lärmarmen Belägen anstatt mit Temporeduktionen durchführen kann. Dabei sollen die Mehrkosten für die Beläge (Einbau, höhere Sanierungsrhythmus etc.) den Mehrkosten des öV durch die Verlangsamung (Fahrzeuge, Personalkosten etc.), sowie grob geschätzten Kosten für die Unattraktivität des öV durch die Verlangsamung und deren Folgeeffekte (insb. mehr Individualverkehr) gegenübergestellt werden. Gestartet werden könnte mit einem Pilotprojekt.

Begründung:

Um möglichst viele Personen auf den öV zu bringen, respektive beim öV zu behalten, muss dieser attraktiv sein. Dazu gehört nicht nur ein dichtes Netz, sondern auch, dass der öV schnell unterwegs ist. Zurzeit macht der Stadtrat die nötigen Lärmreduktionen vorwiegend mit neuen Tempo-30-Strecken, nun auch vermehrt auf öV-Hauptachsen. Die Lärmsanierungen könnten jedoch auch anstelle von Tempo 30 mit lärmarmen Belägen erreicht werden (vgl. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm.html>). Der Stadtrat argumentiert stets, Tempo 30 sei eine günstige Lärmsanierungsmassnahme (vgl. z.B. Geschäftsbericht 2020, S.116). Allerdings werden die direkten und indirekten Kosten der öV-Verlangsamung bisher vernachlässigt. Ausserdem hat das Postulat 2013/23 explizit Ausnahmen des Tempo-30-Lärmschutzes für Strassen mit öffentlichem Verkehr vorgesehen.


