

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 183. Ratssitzung vom 21. August 2013

4171. 2013/23

Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 23.01.2013: Einführung von Tempo 30 auf kommunalen Strassen, auf welchen die Lärm- grenzwerte überschritten werden

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Florian Utz (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 3539/2013): Ein Drittel der Zürcher Bevölkerung lebt an Strassen, wo die Lärmgrenzwerte durch den Autoverkehr überschritten werden. Der Bund schreibt vor, dass diese Strassen bis 2018 lärmsaniert sein müssen. Das soll vor allem durch Massnahmen an der Quelle geschehen. Das bedeutet insbesondere Tempo 30. Tempo 30 entspricht im Vergleich zu Tempo 50 einer wahrgenommenen Halbierung der Verkehrsmenge und führt zu verschiedenen Vorteilen für die Bevölkerung: Weniger Lärm, mehr Sicherheit, eine Reduzierung des CO₂-Ausstosses. Weil dadurch aber auch Nachteile entstehen können, haben wir zwei bundesrechtskonforme Ausnahmeklauseln vorgesehen. Erstens: Auf Strassen mit wenigen Anwohnerinnen und Anwohnern soll es Ausnahmen geben dürfen. Zweitens: Ist der öffentliche Verkehr übermässig betroffen, kann in einzelnen Fällen auf Tempo 30 verzichtet werden. Der Stadtrat hat bisher 39 neue Tempo-30-Strecken auf kommunalen Strassen beschlossen. Die Zeit ist reif für weitere Schritte. Bis 2018 werden 25 % der Kosten für Lärmsanierungen vom Bund vergütet. Der Stadtrat sollte hier schnell handeln, ansonsten fallen die Kosten auf den Steuerzahler.*

***Roger Tognella (FDP)** begründet den von Tamara Lauber (FDP) namens der FDP-Fraktion am 6. Februar 2013 gestellten Ablehnungsantrag: Der Vorstoss ist unehrlich. Das Ziel der SP ist nicht die Lärmsanierung, sondern die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Auch das Argument mit dem Steuerfranken ist unehrlich. Wird eine solche Lärmsanierung vorgenommen, herrscht an diesen Strassen eine andere Lebensqualität. Diese hat eine neue Zusammensetzung der Mieterschaft zur Folge. Vermutlich steigen die Bodenpreise und die Mietpreise. Vermutlich gibt es auch eine Umschichtung der Steuerzahler. Das Postulat geht zulasten des öffentlichen Verkehrs. Viele Quartierbusse haben dann wohl einen anderen Fahrplan. Damit die Kurse aufrechterhalten werden können, braucht es zusätzliche Fahrzeuge. Diese Kosten gehen zulasten des Steuerzahlers. Der Stadtrat hat bereits auf einer Liste aufgeführt, wo Tempo 30 möglich ist und wo nicht. Das genügt.*

Weitere Wortmeldungen:

***Mauro Tuena (SVP):** Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab. Nicht nur Autos, sondern auch der öffentliche Verkehr verursachen Lärm. Fährt ein Auto Tempo 30, ist es nicht wesentlich leiser, als wenn es kontinuierlich mit Tempo 50 fahren würde. Richten wir*

eine Tempo-30-Zone und vorher und nachher eine Tempo-50-Zone ein, hat das nichts mit Lärmsenkung zu tun. Die Autos bremsen auf 30, fahren eine Weile mit 30 und beschleunigen dann wieder auf 50. Es wäre viel effizienter, den Verkehr nicht durch die Stadt durchfahren zu lassen. Umfahrungen dürfen nicht behindert werden. Man könnte den Verkehr auch unterirdisch fließen lassen. Das wäre Lärmsanierung. Bei der Strasse Am Wasser hat die Tempo-30-Zone keine Lärmberuhigung gebracht. Moderne Autos sind so gebaut, dass sie mit Tempo 50 klar am leisesten sind. Dies wird von ETH-Studien belegt. Es geht der SP einmal mehr nicht um den Lärm, sondern um Verkehrsbehinderung.

Guido Trevisan (GLP): Bei der Strasse Am Wasser wurde die Tempo-30-Zone nicht nur wegen des Lärms eingeführt. Es gibt dort sehr gefährliche Abschnitte, die Tempo 30 benötigen, zum Beispiel beim Schulhaus. Auf kleinen Strassen kann man mit Tempo 30 durchaus auch eine Lärmsenkung erreichen. Doch ein flächendeckendes Tempo 30 würde unserer Meinung nach dazu führen, dass man immer den kürzesten Weg wählen würde. Wir müssen den Anreiz aufrechterhalten, dass die Hauptverkehrsachsen benutzt werden. Das erreichen wir nur, wenn der Verkehr dort flüssiger vorankommt und man schneller fahren darf. Der Verkehr muss stadteinwärts dosiert werden, die Umfahrungen müssen konsequent benutzt werden. Das Hauptanliegen des Postulats ist, den Lärm so zu reduzieren, dass er unter einen gewissen Emissionsgrenzwert fällt. Auf den grossen Strassen muss man an den Gebäuden Schallschutzfenster einbauen. Nur mit solchen ergänzenden Massnahmen kann man Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen aufrechterhalten. Es gibt auch Ausnahmen, wo Begegnungszonen gefordert werden. Nebst der Aufwertung für ein Quartier sollen diese auch eine lenkende Wirkung haben. Zum öffentlichen Verkehr: Dieser muss im Verhältnis zum Individualverkehr schneller sein. Das wäre er auch dann, wenn er auf einzelnen Abschnitten Tempo 30 fahren muss. Pro hundert Meter Tempo 30 gehen den VBZ lediglich zwei Sekunden verloren. Das Postulat ist eine Chance für Zürich, die Vorgabe des Bundes so gut wie möglich zu erfüllen, Anreize zu schaffen, möglichst nicht durch Quartierstrassen zu fahren, sichere Strassen zu haben und den öffentlichen Verkehr weiterhin als attraktives Fortbewegungsmittel anzubieten.

Dr. Martin Mächler (EVP): Auch wir sind für eine möglichst gute Umsetzung der Lärmschutzvorschriften des Bundes. Tempo 30 ist aber nicht die Lösung für Lärmprobleme in sehr befahrenen Strassen. Ein Auto ist nicht grundsätzlich leiser, wenn es 30 fährt. Es kommt auf die Tourenzahl an. Die Nachteile überwiegen hier. Wenn es bergab geht, steigt der Lärmpegel sogar, da alle dauernd bremsen müssen. Dies behindert auch Velofahrer. Es behindert auch die VBZ. Der gesamte Verkehr wird langsamer und lauter durch das Bremsen und Beschleunigen. Es gibt auch andere Massnahmen. Man könnte zum Beispiel Tempo 40 einführen. Der Stadtrat hat 39 verschiedene Strassenabschnitte ausgewählt. Er hat sich gut überlegt, wo Tempo 30 am meisten Sinn macht. Es wäre verfrüht, noch weitere Zonen einzuführen.

Karin Weyermann (CVP): Wir glauben nicht, dass eine pauschale Einführung von Tempo 30 die Lösung ist. Unserer Meinung nach sollte der Stadtrat die Strassen einzeln betrachten und jeweils die beste Lösung finden. Wir glauben nicht, dass Tempo 30

grundsätzlich leiser ist. Wir verlangen eine klare Trennung zwischen Hauptachsen und Quartieren. Es soll klar sein, wo der Verkehr fließen soll und wo er behindert werden soll. Zum öffentlichen Verkehr: Zwei Sekunden können bei einem Bus durchaus relevant sein, wenn man den Anschluss rechtzeitig erwischen will.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Tempo 30 verursacht nicht weniger Lärm als Tempo 50. Es geht hier nur darum, dass man das Tempo reduzieren und den Verkehr schikanieren will. Womöglich soll sogar ein Bussenregime aufgebaut werden. Auf Strassen mit Tempo 30 ist es rasch passiert, dass man etwas zu schnell fährt. Will man das verhindern, muss man in den ersten oder zweiten Gang schalten. Das wiederum macht viel Lärm und ist umweltunfreundlich.

Marc Bourgeois (FDP): Bei diesem Vorstoss wird unter dem Deckmantel des Lärmschutzes der motorisierte Individualverkehr behindert. Denn das neue Recht soll nur dort gelten, wo der öffentliche Verkehr nicht betroffen ist. Doch für die Anwohner ist dieser ebenfalls laut. Das Ganze ist anwohnerfeindlich, ÖV-feindlich, unzweckmässig und rechtlich problematisch. Heute wird versucht, den Verkehr zu modellieren, indem man ihn auf die grossen Strassen saugt. Leider werden auch diese Strassen mehr und mehr behindert, Spuren werden abgebaut. Führt man flächendeckend Tempo 30 ein, wird es noch mehr Schleichverkehr geben. Dann sinkt die Sicherheit wieder. Auch der öffentliche Verkehr wird behindert. An Beispielen kann man zudem sehen, dass der Lärm nur um zwei bis drei Dezibel abnimmt, so dass man es kaum merkt. Oft wird bei Tempo-30-Zonen durch das Abbremsen und Beschleunigen noch mehr Lärm produziert. Der Bund schreibt vor, dass innerorts mit einigen Ausnahmen grundsätzlich Tempo 50 gelten soll. Dazu gibt es sogar einen Bundesgerichtsentscheid.

Markus Knauss (Grüne): Der Bund hat uns verpflichtet, diese Lärmsanierung vorzunehmen. Die Sanierung wurde immer wieder verschoben. In Zürich müssen 140 000 Menschen mit zu viel Lärm leben. Mit Einzelfallsanierungen kommen wir nicht weiter. Diese Leute haben einen Rechtsanspruch. Prioritär sollen Massnahmen an der Quelle ergriffen werden. Eine Verkehrsreduktion wäre die effektivste Art von Lärmreduktion. Doch das ist bis 2018 nicht machbar. Studien zeigen, dass Tempo 30 einen markanten Rückgang von Lärmemissionen zur Folge hat. Die vom Stadtrat bereits vorgesehenen Massnahmen befreien lediglich 7000 Einwohnerinnen und Einwohner von Lärm. Die Sanierung ist noch weit entfernt. Deshalb sollte man sich weitergehende Massnahmen überlegen. Wir werden das Postulat unterstützen.

Urs Fehr (SVP): Die vom Bundesrat aufgestellten Grenzwerte sind unrealistisch. In Zürich muss man mit einem gewissen Lärmpegel rechnen. In den meisten Quartieren herrscht Tempo 30. Wir können uns diesbezüglich nicht beklagen. Mit dem Postulat wird einmal mehr unter dem Deckmantel des Lärmschutzes der Verkehr behindert.

Florian Utz (SP): Zum Argument, dass es um etwas anderes ginge als um Lärmschutz: Es geht hier um genau das, was im Postulat steht: um Lärmschutz. Es ist richtig, dass Bremsen und Beschleunigen Lärm verursacht: Bruchstückhafte Tempo-30- und Tempo-50-Zonen sind suboptimal. Aus diesem Grund fordern wir grundsätzlich auf

4 / 4

kommunalen Strassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen ein flächendeckendes Tempo 30. Zum Argument, dass dieses Postulat die Lebensqualität erhöhe und darum zu höheren Mieten führe: Das Konzept für bezahlbare Mieten besteht nicht darin, dass wir die Lebensqualität verschlechtern und den Menschen möglichst viel Lärm zumuten.

Mauro Tuena (SVP): *Erstens: Guido Trevisan (GLP) sagt, der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen solle verflüssigt werden. Doch genau er hat jeden Spurabbau unterstützt. Zweitens: Unsere Fraktion hat Hand geboten bei der Strasse Am Wasser. Wir haben vorgeschlagen, eine temporäre Tempo-30-Zone nur bei Schulbetrieb einzuführen. Doch der damalige Polizeivorsteher verfügte eine dauerhafte Tempo-30-Zone. Drittens: Der Stadtrat hat die Realisation sämtlicher Umfahrungsstrassen immer wieder aus juristischen Gründen hinausgezögert.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements Stellung.

STR Claudia Nielsen: *Es geht hier darum, bis 2018 ein Bundesgesetz umzusetzen. Wir sind wie alle anderen Gemeinden dazu verpflichtet. Es ist klar, dass es an einzelnen Orten Fragen geben wird. Wir haben auch schon einige Tempo-30-Abschnitte bestimmt. Selbstverständlich geht das nicht überall, denn wir wollen keine Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs in Kauf nehmen. Wir werden noch dieses Jahr an ausgewählten Strassenabschnitten Pilotversuche für Tempo 30 in der Nacht durchführen. Diese sollen Zahlen und Fakten liefern, inwiefern eine solche Massnahme zur Umsetzung der Lärmschutzgesetzgebung beitragen kann.*

Das Postulat wird mit 67 gegen 49 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat