

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 40. Ratssitzung vom 6. März 2019

977. 2018/119

Motion von Markus Knauss (Grüne) und Simone Brander (SP) vom 21.03.2018: Rahmenkredit für Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Strassenlärms

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2018/119 und 2018/146.

Markus Knauss (Grüne) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3888/2018): Die Position des Stadtrats bezüglich dieser Frage würde ich mit kognitiver Dissonanz beschreiben – ein Zustand, in dem zwei unterschiedliche Wahrnehmungen aufeinanderprallen. Einerseits ist das in diesem Fall die Marketing-Wahrnehmung, die auch in der Motionsantwort zu finden ist. Ihm sei der Schutz der Bevölkerung vor dem Strassenlärm sehr wichtig. Daneben besteht die Wahrnehmung der realen Entscheide des Stadtrats: 140 000 Personen sind in der Stadt übermässig vom Strassenlärm betroffen. Der Stadtrat untersuchte in den letzten Jahren sämtliche Strassen auf Strassenlärm und ordnete Massnahmen an. Die Resultate der Massnahmen sind erbärmlich. Nur gerade 25 000 der 140 000 Lärmbetroffenen erhielten eine Massnahme an der Quelle. Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) des Bundesrats gibt jedoch Massnahmen an der Quelle vor. Tempo 30 ist eine der möglichen Massnahmen und gleichzeitig die günstigste, wirksamste und effizienteste Massnahme für die Realisierung des Lärmschutzes. 115 000 Menschen erhalten nicht das, was vom Bundesrat seit über dreissig Jahren vorgesehen ist. Wenn sie Glück haben, erhalten sie Lärmschutzfenster. Diese sind aber explizit keine Massnahme an der Quelle. Das Bundesgericht prägte diesbezüglich den Begriff Ultima Ratio – nur in absoluten Ausnahmefällen dürfen Lärmschutzfenster eingebaut werden. Es besteht ein gravierendes Vollzugsdefizit. Oft argumentierte der Stadtrat, dass die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs Tempo 30 nicht zulassen. Das Beispiel Klosbachstrasse zeigt die Absurdität der Argumentation des Stadtrats. Die Verwaltung war stets der Meinung, dass Tempo 30 dort notwendig und realisierbar ist. Der Charakter der Klosbachstrasse entspricht einer Quartierstrasse, auch wenn sie von einem Tram befahren wird. Sie ist ein stark begangener Schulweg und 700 Personen sind vom übermässigen Lärm betroffen. Zwei Jahre lang ging die Stadtverwaltung davon aus, dass Tempo 30 eingeführt wird. Im April 2016 verlangte STR Filippo Leutenegger ein Gutachten. Das zeigte eine angebliche Unverhältnismässigkeit auf. Am 25. Mai 2016 entschied der Stadtrat bezüglich dieser Frage: Acht Sekunden Fahrzeit würde das Tram bei der Einführung von Tempo 30 verlieren. Der Verlust der acht Sekunden, etwa 0,2 Prozent der gesamten Streckenzeit des Trams, bedeutet, dass ein neues Tram für fünf Millionen Franken eingekauft werden muss. Der Stadtrat musste aber schliesslich feststellen, dass es eigentlich nicht um die acht Sekunden geht. Ein Drittel der Kurse

sind sowieso stets verspätet, weil zu wenig Reservezeit berechnet ist. Der Stadtrat antwortete schliesslich auf eine Schriftliche Anfrage, dass er bereit wäre ein neues Tram einzukaufen – nicht wegen Tempo 30, sondern weil die Kurse stets verspätet sind. Wegen der Wettbewerbsbeschwerde von Peter Spuhler sei dies aber nicht möglich. In einer Medienmitteilung teilten dann aber die VBZ mit, dass sie ein Tram fanden: ein altes Mirage-Tram. Die Reservezeit an den Endhaltestellen beträgt elf Minuten. Das sind mindestens vier Minuten zu viel, als es tatsächlich braucht. Acht Sekunden können also problemlos verwendet werden, um den 700 Menschen an der Klosbachstrasse eine Massnahme an der Quelle zu gewährleisten. Wir verlangen mit der Motion einen Rahmenkredit. Nicht überall ist es so einfach wie an der Klosbachstrasse, Massnahmen zu ergreifen. An der Mutschellenstrasse, der Rieterstrasse und der Waffenplatzstrasse sind 3000 Menschen übermässig vom Strassenlärm betroffen. Der kommunale Richtplan führt explizit auf, dass dort der Durchgangsverkehr verschwinden soll. Der Bus 72 hat dort aber ein Problem: Während einer Stunde steht er mit den anderen Autos im Stau. Eine separate Busspur oder die Reaktivierung des Brunauriegels sind mögliche Lösungen. Die VBZ und das Tiefbauamt lehnten diese Lösungen aber ab, weil bei Stau auf der Gegenseite mit Tempo 50 kompensiert werden müsse. Während der Morgenspitzenstunde, wenn alle Schulkinder auf dem Schulweg sind, wollen die VBZ mit Tempo 50 durch das Wohnquartier fahren. Das ist nicht nur falsch, sondern auch zynisch. Wir wollen an einzelnen Orten eine Busspur, eine neue Lichtsignal-Schaltung oder eine Neuorganisation von Kreuzungen. Wir wollen den öffentlichen Verkehr nicht verlangsamen, sondern dass der Verkehr in den Wohnquartieren in einem adäquaten Tempo unterwegs ist und vor allem, dass der Lärmschutz in dichten Wohnquartieren garantiert werden kann. Seit Jahren verweigern sich die VBZ dem Lärmschutz, anstatt proaktiv zu sein und vorausschauend ihre Ansprüche anzumelden. Ich bitte, das Lärmschutzproblem ernst zu nehmen und dem Stadtrat mit der Motion einen entsprechenden Auftrag zu erteilen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart Sutter: *Tempo 30 ist ein sehr emotionales Thema. Der Stadtrat ist sich der Dringlichkeit des Anliegens bewusst, auch wenn er den Vorstoss nur als Postulat entgegennehmen will. Der Handlungsbedarf besteht, auch nachdem die Lärmsanierungen durchgeführt wurden und nur gerade ein Fünftel der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner vom Strassenlärm geschützt ist. Dem Stadtrat ist zudem bewusst, dass das Bevölkerungswachstum und damit auch die Verdichtung und Konzentration gerade an diesen Hauptachsen der Anteil der zusätzlich belasteten Menschen ansteigen werden. Die günstigsten und effektivsten Massnahmen sind die an der Quelle: leisere Fahrzeuge, Verkehrsreduktion, Verkehrslenkung, Geschwindigkeitsreduktion und lärmarme Strassenbeläge. Das Bundesgericht wies am 20. März 2018 zahlreiche Beschwerden gegen Tempo-30-Strecken ab. Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner können nun definitiv vor übermässigem Lärm geschützt werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 ist gerechtfertigt und schützt die Bevölkerung vor Strassenlärm, so das Bundesgericht. Es zeigt auch auf, dass eine Temporeduktion weder die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt noch zu unerwünschtem Ausweichverkehr führt. Der Stadtrat sieht die Lärmsanierung der Strassen als Daueraufgabe, beschäftigt sich sehr intensiv mit dem*

Tempo-30-Thema und überprüft laufend, wo zusätzliche Tempo-30-Anordnungen signalisiert werden können. Zudem werden weitere mögliche Massnahmen an der Quelle untersucht. Ein Beispiel ist das Pilotprojekt «Tempo 30 nachts», mit dem auf vier Strecken während drei Monaten Messungen durchgeführt wurden. Der Bericht dazu wird demnächst erscheinen. Auch wird geprüft, welche Auswirkungen lärmarme Beläge haben: Fünf Teststrecken sind in Betrieb, zehn weitere sind in Planung. Der Stadtrat ist der Meinung, dass für die laufende Prüfung von weiteren Tempo-30-Strecken kein Verpflichtungskredit notwendig ist. Wir werden das Anliegen weiterhin verfolgen.

Michael Schmid (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3949/2018): *Die von Markus Knauss (Grüne) erwähnte kognitive Dissonanz sehen wir, wenn man schaut, wer sich rabiät gegen das Projekt Rosengartentunnel wehrt, das eine Wirkung für den Schutz der Lärmbetroffenen erzielen wird. Mit unserem Postulat wollen wir die Emotionen von der Debatte loslösen. Es soll grundsätzlich und transparent zu verschiedenen Aspekten zu Tempo 30 Bericht erstattet werden. Zu diesen Aspekten gehören das Abbremsen von Tempo 50 auf Tempo 30 und das Beschleunigen danach, die Auswirkungen bezüglich der Schadstoffemissionen, die volkswirtschaftlichen Auswirkungen, die Auswirkungen auf den Arbeitsweg sowie auf den öffentlichen Verkehr. Eine der grossen verkehrspolitischen Erfolgsgeschichten in Zürich ist die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Wenn Tempo 30 tatsächlich flächendeckend so grossartig ist, hätte unser Postulat vom Stadtrat entgegengenommen und der Dringlicherklärung zugestimmt werden können. Das dies nicht geschah, ist unerklärlich. Die Fakten müssen präsentiert werden, damit eine sachliche Diskussion zu Tempo 30 möglich ist. Eine erfreuliche Überraschung war die gemeinsame Medienmitteilung der Stadt und des Kantons an diesem Montag. Unsere Forderungen des Postulats werden nun erfüllt und die Abklärungen vorgenommen. Darum können wir unser Postulat als erfüllt zurückziehen.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart Sutter: *Mit den angekündeten Messungen versuchen wir durchaus auch, Resultate bezüglich der Fragen, die im Postulat gestellt wurden, zu erzielen. Wir sind froh, dass das Postulat zurückgezogen wird, da eine sehr umfassende Arbeit, eigentlich eine grössere Forschungsarbeit, verlangt wurde und dass wir mit den geplanten Messungen zu diesem Rückzug beitragen konnten.*

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): *Es wäre schön, wenn wir bei einem emotionalen Thema über Fakten anstatt über Emotionen sprechen könnten. Dass bisher vor den «schädlichen und lästigen Auswirkungen des Strassenlärms» lediglich bescheiden geschützt werden konnte, ist folgerichtig. Denn schädliche und lästige Auswirkungen existieren weitgehend lediglich auf dem Papier, genauso wie das angebliche Vollzugsdefizit. Bei einer Untersuchung von über fünfzig Grossstädten war Zürich noch vor Wien und Stockholm die leiseste Stadt. Bei uns besteht nicht nur keine Schwerindustrie, sondern auch kaum noch produzierende Industrie. Es gibt keine schreienden Marktverkäufer, kaum jemand benutzt die Hupe und andere massive Lärmquellen bestehen auch nicht. Was hier als*

Lärm beklagt wird, wird in jeder anderen Grossstadt als Ruhe erachtet. Das wahre Anliegen ist bekannt. Der motorisierte Individualverkehr und die Individualität sollen abgewürgt werden. In der Motion wird gleichzeitig nach Buspriorisierungsmassnahmen gefragt. Was aber nicht aus der Motion entnommen werden kann, ist, dass der öffentliche Verkehr mittlerweile die grösste Lärmquelle in der Stadt darstellt. Auch das muss relativ betrachtet werden, da wir in einer bereits sehr leisen Stadt leben. Der Stadtrat beantragt in seiner Antwort, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Er lässt die gleiche Rücksichtsmassnahme angeidehen, in deren Genuss auch unsere Ratsseite kommt, wenn etwas gefordert wird, das ausser Geld- und Papierverbrauch nichts Brauchbares oder Intelligentes hervorbringen vermag.

Sven Sobernheim (GLP): Ich möchte den Widerspruch aufzeigen, dass das Rosengartentunnel-Projekt als Lärmsanierungsprojekt bezeichnet wird, während das Postulat GR Nr. 2018/146 bezweifelt, ob Tempo 30 bei Strassen mit grossem Gefälle überhaupt funktioniert. Den Vorstoss von Markus Knauss (Grüne) und Simone Brander (SP) unterstützen wir nur als Postulat. Wir befürworten Tempo 30 deutlich und stehen für die Lärmsanierung ein. Wir sind auch der Meinung, dass der Stadtrat diesbezüglich mehr leisten kann, als bisher geschah. Dass mit den kreisweisen Lärmsanierungen die Lärmschutzmassnahmen nicht abgeschlossen sind, ist folgerichtig, da die LSV vorsieht, dass bei jedem Strassenbauprojekt neu überprüft werden muss, ob eine Massnahme für die Lärmsanierung notwendig ist. Wir sind ausserdem enttäuscht, dass wir bisher keine Aussage des Stadtrats hörten, die beantwortet, ob der ZVV bereit ist, zusätzliche Fahrzeuge zu bezahlen, die wegen der Lärmsanierung gebraucht werden. Ein Rahmenkredit bringt bei dieser Motion leider keine Vorteile. Der Stadtrat kann alle Lärmsanierungsmassnahmen – Lärmschutzfenster, Tempo 30, Flüsterbeläge – in seiner Kompetenz oder als gebundene Ausgabe realisieren. Es gibt keinen Grund, einen Rahmenkredit zu verabschieden, der vom Stadtrat verlangt, dass er seine Kompetenzen über einen Rahmenkredit abbuchen soll. Der Stadtrat nimmt diesbezüglich seine Mittel leider nicht wahr. Da wir dem Stadtrat aber das Zeichen setzen wollen, dass er vorwärts machen soll, sind wir bereit, den Vorstoss als Postulat zu unterstützen.

Samuel Balsiger (SVP): Rot-grün hält in dieser Stadt seit einem Vierteljahrhundert die Macht. Gleichzeitig bemängelt der Sprecher der Grünen, dass die rot-grüne Politik nicht umsetzen kann, was der rechtsgerichtete Bundesrat auf nationaler Ebene vorsetzt. Innerhalb einer Fraktion scheinen Differenzen nicht intern geregelt werden zu können. Das ist ein Symptom der Milch-und-Honig-Versprechungen der linken Seite, die nicht erfüllt werden können.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Es handelt sich hier um einen typischen knausschen Auspuffklappen-Vorstoss: Mit der Motion wird lediglich unnötiger Lärm erzeugt. Ich benutze relativ häufig das Tram und stelle dabei fest, dass die VBZ erstaunlich pünktlich sind. Ich verpasse nur im seltensten Fall einen vorgesehenen Anschluss, weil die Trams stets pünktlich sind. Das Vollzugsdefizit wird bejammert, das Auto als das Böse dargestellt und Tempo 30 sollte möglichst flächendeckend eingeführt werden. Der Vorstoss wird als Motion eingereicht, weil damit mindestens zwei Millionen Franken ausgegeben werden müssen. Dass Tempo 30 aber einen Nutzen mit sich bringt, ist eine

Illusion und eine Ideologie. Schalten, Bremsen und Beschleunigen sind Indikationen, die den vermeintlichen Lärmschutz neutralisieren oder sogar überkompensieren. Darum lehnte die linke Seite den Vorstoss ab, der ein Gutachten verlangte, das zeigen würde, was Tempo 30 tatsächlich mit sich bringt. Ein Gutachten würde die Ideologie widerlegen. Die Aussagen von Sven Sobernheim (GLP) zeigen lediglich die Widersprüchlichkeit der Position. Der Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat bedeutet lediglich viel Lärm um nichts.

Walter Angst (AL): *Die AL wird den Vorstoss nur als Postulat unterstützen. Eine Motion ist nicht zweckmässig. Die erwähnten Verkehrsanlagen, die aus dem Rahmenkredit finanziert werden könnten, kann der Stadtrat in eigener Kompetenz aufstellen. Sympathie haben wir für die Frage, ob testweise Tempo-30-Strecken eingeführt werden können, wo auch Tram- oder Buslinien verlaufen. Der ZVV verweigert sich jedoch dieser Entschleunigung. Dazu wäre eine gezielte Motion notwendig. Langfristig muss auch dort gelten, dass man mit dem ZVV Bedingungen verhandeln kann, damit er die Beruhigung in den Quartieren und die Sicherheit der Kinder, Passanten und Teilnehmerinnen des Langsamverkehrs in sein Portfolio aufnimmt. Er muss dafür sorgen, dass die entsprechenden Infrastrukturen ausgebaut und finanziert werden, damit die Lärmsanierungen in der Stadt finanziert werden können. Es macht wenig Sinn, als Stadt vorzupreschen und das alles finanzieren zu wollen, wenn sich der ZVV aus der Verantwortung stiehlt. Wir zahlen relativ viel in den ZVV ein, darum sollte die Gegenleistung durch einen kreativen Stadtrat mit dem Kanton und dem ZVV verhandelt werden.*

Stephan Iten (SVP) stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat: *Tatsächlich geht es nicht um den Lärmschutz, sondern um den Wunsch, Tempo 30 flächendeckend in der gesamten Stadt einzuführen. Tempo 30 kann heute aber nicht mehr als die richtige Lärmschutzmassnahme bezeichnet werden. Mit den Berechnungsparametern, die vor dreissig Jahren benutzt wurden, mag das noch zutreffen. Heute aber müsste das erst nachgewiesen werden. Heute sind die Reifen, Motoren und Beläge leiser. Selbst STR Richard Wolff musste einsehen, dass die Einführung der Tempo-30-Zonen nicht mehr stichhaltig mit Lärmschutzmassnahmen begründet werden kann und nannte neu die bessere Aufenthaltsqualität als Begründung. Diese bedeutet aber auch höhere Mietzinse. Es stimmt nicht, dass in den letzten dreissig Jahren keine erfolgreichen Massnahmen eingeführt wurden. Die neuen Deckbeläge sind bereits viel leiser als die Beläge, die vor dreissig Jahren benutzt wurden. Auch werden immer mehr Lärmschutzwände errichtet. Dazu kommt, dass der Stadtrat in den nächsten fünf Jahren zwanzig Millionen Franken für Lärmschutzfenster investiert. Auch das zeigt, dass kein Rahmenkredit für die sogenannten Massnahmen an der Quelle notwendig ist. In der LSV wird ausserdem nicht aufgeführt, dass dort, wo Lärmschutzfenster montiert werden, trotzdem Tempo 30 eingeführt werden muss. Der Stadtrat zeigt deutlich auf, wieso es unmöglich ist, die Motion entgegenzunehmen. Trotzdem ist er bereit, die Forderung als Postulat zu prüfen. Was aber sollte geprüft werden, wenn bereits bekannt ist, dass eine Umsetzung nicht möglich ist? Wir forderten stets, dass Messungen vorgenommen werden müssen, bevor Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Es ist bekannt, dass solche Messungen zeigen, dass es nicht das Auto ist, das laut ist. Darum werden solche Messungen verweigert.*

Peter Anderegg (EVP): Die Anliegen der Motion sind durchaus richtig und wichtig. Sie gehen aber in die Richtung von «Ja, aber». Teilweise kann es gut sein, über das Ziel hinauszuschiessen, um ein Anliegen erreichen zu können. Aber in diesem Fall ist das schwierig. Wir stören uns vor allem an den zeitlichen Vorgaben und an der Zielgrösse von achtzig Prozent. Dass innerhalb von fünf Jahren achtzig Prozent der Betroffenen vor schädlichem Strassenlärm geschützt werden können, ist unrealistisch. Zur Reduktion des Strassenlärms erfolgen bereits einige Massnahmen. Es handelt sich um eine komplexe Angelegenheit, die nicht innerhalb von kurzer Zeit gelöst werden kann. Wir teilen die Meinung der Stadträtin und unterstützen das Geschäft nur als Postulat.

Markus Kunz (Grüne): Das Postulat der FDP ist zu einer Hälfte bereits erfüllt, zur anderen Hälfte wäre es nicht erfüllbar. Leider wurden in der Debatte einige alternative Fakten genannt. Hunderte von Studien belegen die lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30. Beispielsweise weist die Grolimund & Partner AG den Zusammenhang nach und erklärt das Lärminderungspotenzial; das ASTRA liefert in der Studie «Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30» umfassende Antworten und der Cercle Bruit Schweiz weist im Faktenblatt «Lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30» nach, dass die Senkung der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 ungefähr der Halbierung des Verkehrs entspricht. Das Monitoring betrachte ich als Kompromissangebot. Offen bleibt, was gemessen werden sollte, wenn keine Wirkungsmodelle bestehen, mit denen herausgefunden werden kann, was konkret gemessen werden sollte. Das gilt etwa für den volkswirtschaftlichen Zusammenhang. Unabhängig von der Stichhaltigkeit der Messung können die Resultate schliesslich kritisiert werden, wenn sie nicht gefallen. Was aber wirklich zählt, sind die Fakten und diese sind bereits bekannt. Der zentrale Punkt ist, dass die Massnahmen an der Quelle nicht nur am effektivsten und günstigsten sind, sondern einem gesetzlichen Auftrag entsprechen. Seit den 1980er-Jahren äussert sich die Lärmschutz-Verordnung zu den Grenzwerten und hält den Auftrag an die Kommune fest. Ein Drittel der Stadtbevölkerung leidet unter dem Lärm. Dem müssen wir entgegenwirken. Die Einführung von Tempo 30 ist die günstigste und beste Massnahme. Mit unserem Vorstoss sorgen wir dafür, dass der Vollzug voranschreitet.

Andreas Egli (FDP): Zwei Millionen Franken für diese Motion auszugeben ist überhaupt nicht notwendig – es braucht überhaupt keinen finanziellen Aufwand und auch kein Postulat, da der Stadtrat bereits den gesetzlichen Verpflichtungen nachgeht. Wenn man am Gras zieht, wächst es nicht schneller. Sollte der öffentliche Verkehr verlangsamt werden, wenn es den Linken bezüglich den Maximalforderungen Vorteile bringt? Das heisst, dass der motorisierte Individualverkehr verlangsamt werden kann und die Automobilisten damit benachteiligt werden können? Der öffentliche Verkehr sollte nicht nur verlangsamt werden, sondern teilweise sogar nicht mehr stattfinden, wie das am Rosengarten von Links gefordert wird. Dass die acht Sekunden fünf Millionen Franken kosten würden, nahmen wir in der Kommission zur Kenntnis. Tatsächlich ist es so, dass es mehr kostet, wenn Trams langsamer fahren. Das gilt auch dann, wenn der ZVV die Kosten übernimmt. Die Kosten fallen aber nicht nur auf den öffentlichen Verkehr, sondern auch auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die nicht immer freiwillig im motorisierten Individualverkehr unterwegs sind. Acht Sekunden auf ein Jahr hochgerechnet können nun einmal Kosten in Millionenhöhe zur Folge haben. Vor diesem Hintergrund

ist für uns klar, dass wir nicht auf Kosten des öffentlichen Verkehrs Verlangsamungsmethoden einführen wollen. Es ist für uns nach wie vor richtig, dass man nach Möglichkeit auf Durchgangsstrassen des öffentlichen Verkehrs und auf Hauptachsen Tempo 50 fahren kann. Ausgenommen sind Schulen oder Orte, die eine Gefährdung bedeuten. Das führt zu weniger Ausweichverkehr in die Quartierstrassen.

Simone Brander (SP) *ist einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Es wurde argumentiert, dass es im Vorstoss nicht um den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Lärms geht. Das ist falsch. Mir geht es um den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Lärms. Denn der Lärm hat zahlreiche Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen. Er führt zu Stress und macht krank. Er kann sogar zu einer dauerhaften Schädigung des Gehörs führen. Zu den zahlreichen weiteren Auswirkungen gehören Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Krankheiten und die Beeinträchtigung der Leistung der Schulkinder. Der Lärm führt des Weiteren zu volkswirtschaftlichen Einbussen: Exponierte Liegenschaften verlieren an Wert, verlärmte Gebiete sind weniger attraktiv und die gesundheitlichen Folgen der Lärmbelastung bedeuten ebenfalls zusätzliche Kosten. Die externen Kosten, die vom Verkehrslärm verursacht werden, betragen im Jahr 2015 2611 Millionen Franken. Davon sind achtzig Prozent, 2090 Millionen Franken, dem Strassenverkehr zuzurechnen. Ich halte es für beschämend, dass einem Grossteil der Menschen, die dem Verkehrslärm ausgesetzt sind, immer noch nicht geholfen wurde. Lediglich für 25 000 von den 140 000 Lärmbetroffenen sind bis Ende März des letzten Jahres Massnahmen vorgesehen. Die Frist lief Ende März des letzten Jahres ab. Bis dann hätten die Lärmsanierungen stattfinden sollen. Dass jetzt argumentiert wird, dass wir ein zu schnelles Tempo fordern, halte ich für zynisch. Das Recht auf Lärmschutz besteht bereits seit dreissig Jahren. Es besteht ein grosses Potenzial, die Konflikte mit den VBZ zu entschärfen. Eine einseitige Betrachtung der Konsequenzen einer Temporeduktion bedeutet, dass es zu Verzögerungen kommt. Es sind jedoch mehr intelligente Lösungen und Optimierungen angebracht, mit denen es an den Knoten trotz der Temporeduktion nicht dazu führt, dass der öffentliche Verkehr verlangsamt wird. Hier besteht noch viel Potenzial. Wir sind damit einverstanden, den Vorstoss als Postulat zu überweisen.*

Markus Knauss (Grüne): *Spannend ist, dass sich die beiden juristischen Fachpersonen Andreas Egli (FDP) und Michael Schmid (FDP) nicht dazu äusserten, wie sie das gravierende Vollzugsdefizit einschätzen. Seit dem Jahr 2011 ging der Stadtrat das Thema an. Seit dieser Zeit wurden viele Fehlentscheide gefällt. Dafür muss ich den Stadtrat kritisieren, auch wenn er mehrheitlich rot-grün ist. STR Karin Rykart Sutter war an diesen Entscheiden nicht beteiligt. Über ihre Leistung bezüglich dieser Frage können wir in sieben Jahren urteilen. Ich bin gespannt, wie der Stadtrat die Massnahmen umsetzen wird – Tempo 30 einerseits und die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs andererseits. Die grössten Verlustzeiten fallen bekanntlich nicht an den Strecken an, das Tempo ist nicht entscheidend. Entscheidend ist, ob es gelingt, die wesentlichen Knoten in der Innenstadt für einen Zeitgewinn umzubauen. Wir sind damit einverstanden, den Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln.*

Christoph Marty (SVP): *Wer wissen will, was Lärm tatsächlich ist, lade ich in mein Büro in Glattbrugg ein. Dort, wie auch in Zürich-Nord, sind es die Flugzeuge, die für den Lärm verantwortlich sind – nicht der motorisierte Individualverkehr. Das Problem der städtischen Verkehrspolitik ist, dass sie auf dem Stand der 1990er-Jahre stehenblieb. Wir brauchen funktionierende Mobilitätslösungen für alle. Die ideologische Verkehrspolitik von gestern muss für die Anforderungen von heute und morgen aufgegeben werden. Wir brauchen Mobilitätslösungen, bei denen alle gewinnen und niemand verliert. Ein Beispiel für die inkompetente und chaotische Verkehrspolitik ist die bevorstehende Teilsperrung der Langstrasse: Für wenige Meter autofreie Strecke wird der Verkehr um einen Kilometer umgeleitet. Die vorgesehene flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist nicht durchdacht und destruktiv. Die Folgen des politisch motivierten Signalisationschaos machen sich bemerkbar. Strassen mit Kanalisierungsfunktionen werden mit Tempo 30 signalisiert. Nach Versuchen werden die neuen Signalisationen definitiv eingeführt, obwohl die Versuchsergebnisse noch ausstehen. Ich nehme das als Zerstörung von funktionierenden Strassenverkehrsinfrastrukturen wahr. Das führt dazu, dass immer mehr Automobilisten auf direktem Weg quer durch die Quartiere fahren. Abgesehen von reinen Quartierstrassen wurde bis heute nicht bewiesen, dass Tempo 30 einen Vorteil bezüglich des Gesamtlärms, der Sicherheit oder überhaupt einen Vorteil bringt. Die Möglichkeit, Tempo-30-Zonen zu erlassen, wurde wohlüberlegt eingeführt und macht auf vielen Strassen Sinn. Im heute nicht behandelten Postulat GR Nr. 2019/59 wird Folgendes festgehalten: «Es zeigt sich zudem, insbesondere an viel befahrenen Strassen, dass eine Querung ohne Vortrittsrechte – wie es die Fussgängerstreifen bieten – nicht mehr möglich ist.» Das ist ein unverblümtes Eingeständnis, dass die Möglichkeit, Tempo 30 auf dem Stadtgebiet zu verfügen, missbraucht wird. Tempo-30-Zonen waren nie dafür vorgesehen, wofür sie heute in Zürich angewendet werden. Ich bereue darum, dass das Postulat GR Nr. 2018/146 zurückgezogen wurde. Ein breit und neutral abgestütztes Gutachten wäre dringend nötig.*

Das Postulat GR Nr. 2019/80 (statt Motion GR Nr. 2018/119, Umwandlung) wird mit 81 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat