



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll

### 190. Ratssitzung vom 19. März 2022

#### 5131. 2021/168

#### **Motion von Johann Widmer (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 14.04.2021: Alternative Lärmschutzmassnahmen zu Tempo 30 sowie Nachweis der Wirtschaftlichkeit für jede geplante Massnahme**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

*Johann Widmer (SVP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3860/2021): Diese Motion ist wichtig und wurde leider vom Stadtrat abgelehnt. Das ist kein Wunder, weil es in dieser Stadt beschlossene Sache ist, dass alles, was vier oder mehr Räder hat, verboten werden soll. Weil das aber nicht direkt machbar ist, wird das Ziel in mehreren Schritten verfolgt. Zur Erreichung des Ziels ist jedes Mittel heilig. Einmal mehr handelt es sich bei der Einführung von Tempo 30 in der ganzen Stadt um eine heuchlerische Massnahme. Es wird behauptet, dass die Lärmemissionsgrenze überschritten werde bei Tempo 50. Schauen wir uns das an: Der öffentliche Verkehr (öV) ist klar viel lauter als Autos. Dagegen nützen nicht einmal Lärmschutzfenster. Auch Lastwagenverkehr ist sehr laut. Die Lastwagen für Bautätigkeiten und Zulieferungen müssten wir also ganz verbieten, weil die auch bei Tempo 30 laut sind. Laut krakeelende Velodemonstranten und Partygänger sind ebenfalls lauter als ein modernes Auto. Solche Lärmquellen werden in der Studie aber ausgeblendet, weil diese zum Ziel hat, das Auto zu verteufeln. Rettungshelikopter werden ebenfalls ausgeblendet. Dagegen nützt Tempo 30 aber nichts, sonst fallen sie vom Himmel. Auch die Züge sind laut. Also verlegen wir wohl den Hauptbahnhof nach Schlieren und reissen die Gleise raus, dann können wir auf dieser Fläche billige Wohnungen bauen. Zusammenfassend kann man sagen: Die Autos sind ein leichtes Säuseln im Lärmteppich einer Stadt. Es handelt sich bei Tempo 30 um einen verkehrsterroristischen Anschlag auf den motorisierten Individualverkehr. Und jetzt zu den Messungen: Ich habe diese Studien wie Masterarbeiten bewertet. Allesamt ungenügend. Es sind Gefälligkeitsstudien. Sie arbeiten mit gezinkten Methoden und zielen auf bestimmte Resultate ab. Dafür hat der Stadtrat zu viel bezahlt. Dass sich Büros wie Basler & Hofman, AKP AG oder die Müller-BBM zu einer solch unwissenschaftlichen Schandtat herablassen, ist ein schlechtes Zeugnis für diese Firmen. Das lässt uns aber vermuten, dass es sich um Gefälligkeitsstudien handelt, die später mit anderen Aufträgen der Stadt abgegolten werden. Ich fordere eine Untersuchung dieser Verbindungen; all diese Sachen sollen aufgedeckt werden. Anders können solche Studien nicht erklärt werden. Diese Studien gehören in den Abfalleimer. Zu den Hauptfehlern: In den Untersuchungen wurden ausgewählte Strecken berücksichtigt. Eine Stichprobe umfasste nur drei Strecken. Das ist ungenügend, um Schlüsse über die Wirksamkeit von Tempo 30 abzuleiten. Eine solche Studie verletzt Ethikrichtlinien der betreffenden Berufsstände und ist unverzeihlich. Die AKP hat mit drei weiteren Strecken nachgebessert. Gesamthaft neun Stichproben sind immer noch unzulässig. Nun zur Standortauswahl: An keiner der Strecken*



*gibt es ein Tram, nur bei zwei Strecken einen Bus. Der Einfluss des öV wurde aber nicht erwähnt; gemessen wurde explizit dann, wenn kein öV verkehrte. Dann zum Lärmequivalenz-Beschluss: «Phasen mit Störungen» werden ausgeschlossen. Das ist statistisch unzulässig. Die Resultate zeigen nur, dass die Lärmreduktion nicht oder kaum wahrnehmbar ist. Nur eine Messung hat eine wahrnehmbare Reduktion gezeigt. So belügt unsere politische Elite mit gezinkten Karten das Volk. Diese Studien sind ein Debakel für die Stadt Zürich und andere linkselitär regierte Städte. Die Modelle sind unseriös, sie wurden wahrscheinlich von der Antiverkehrslobby entwickelt. Dass hier viele Doktoren und Professoren beteiligt waren, macht das Ganze nicht besser. Die Verursacher sind links indoktrinierte Leute. Die Grenzwerte werden auf Bundesebene festgelegt, sind also auch subjektiv entstanden. Wer in dieser Stadt wohnt, muss halt auch eine gewisse Lärmbelastung ertragen. Wollt ihr das nicht, so geht in die argentinische Pampa; dort gibt es nur Rindergebrüll. Also: Studien, die die Wirksamkeit von Tempo 30 nachweisen, gibt es nicht. Der Stadtrat sagte in seiner Antwort, dass die Gesetze eingehalten wurden und die Rechtsprechung endlich einen Lärmschutz für die Bürger wolle. Das Gericht urteilt aber auch nur darüber, wozu es auch befragt wird. Daraus einen allgemeingültigen Anspruch auf Tempo 30 zu machen, ist linkes Abenteuerium. Es zeigt einmal mehr, dass linke Politiker nicht ganz auf der Höhe sind. Das Vorgehen ist entlarvt. Jahrelang wurden links beeinflusste, elitär verseuchte Wissenschaftler gezüchtet, die in einem gut besetzten Propagandaministerium mit pseudowissenschaftlichen und gefügig gemachten Ingenieuren Studien und Modelle entwerfen, die beweisen, was die Linke hören will. Wir verlangen, dass die Wirksamkeit jeder geplanten Tempo 30-Strecke sorgfältig geprüft und aussagekräftigen Messungen unterzogen wird. Ausserdem soll die Wirtschaftlichkeit klar nachgewiesen werden. Der wirtschaftliche Schaden darf nicht gross sein. Der Stadtrat ist dagegen. Die SVP wehrt sich gegen die Gängelung der Bürger.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

**STR Karin Rykart:** *Ich werde nicht viel zu den einzelnen Gutachten sagen. Der Stadtrat hat im Dezember das «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung Dritte Etappe» verabschiedet und vorgestellt. Wir haben dazu den Geschwindigkeitsplan vorgestellt. Wir schauen jede Strasse einzeln an und beurteilen das zukünftige Tempo. Diese Gutachten werden erstellt; zur Qualifizierung dieser Gutachten durch Johann Widmer (SVP) sage ich nichts. Diese Gutachten laufen einfach immer gleich, das müssen wir so machen. Der neue Geschwindigkeitsplan bringt spürbare Verbesserungen für viele Menschen in Zürich, die an Strassen wohnen, bei denen die Emissionsgrenzwerte überschritten werden. Der Stadtrat hat auch entschieden, dass die Prüfung auch auf Strassen gemacht wird, wo der öV verkehrt. Wir sind zu dieser Sanierung verpflichtet und kommen dieser Pflicht mit diesem Gesamtkonzept nach.*

Die Motion wird mit 31 gegen 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



3 / 3

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat