

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 145. Ratssitzung vom 14. April 2021

Gemeinsame Behandlung der beiden Dringlichen Postulate GR Nr. 2021/75 und 2021/77

3853. 2021/75

Dringliches Postulat von Monika Bättschmann (Grüne), Simone Brander (SP) und 9 Mitunterzeichnenden vom 03.03.2021: Aufrechterhaltung der Buslinie 38 unter Finanzierung der Mehrkosten der Strassenlärmsanierung durch den ZVV

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme des Dringlichen Postulats zur Prüfung ab.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nr. 2021/75 und 2021/77.

Monika Bättschmann (Grüne) begründet das Dringliche Postulat 2021/75 (vergleiche Beschluss-Nr. 3625/2021): Seit der Dringlicherklärung floss viel Wasser die Limmat hinunter. Im Quartier formierte sich ein breiter Widerstand gegen die Aufhebung der Buslinie 38. So konnte heute über den Mittag die Petition von engagierten Höggerinnen und Höggern, die innerhalb von kurzer Zeit auf die Beine gestellt wurde, STR Michael Baumer übergeben werden. Im Fahrplanverfahren wurden Eingaben zum Verzicht der Abschaffung der Buslinie 38 eingereicht. Die Begründung, dass infolge von betrieblichen Mehrkosten auf den Linien 13 und 46 aufgrund der Einführung von Tempo 30 die gerade für ältere Menschen wichtige Quartierbuslinie eingestellt werden soll, ist ein Affront. Es kann nicht sein, dass die für die Luft- und Lärmreduktion vorteilhafte Tempo-30-Zone eingeführt wird und im gleichen Atemzug die ökologischere Fortbewegung mit dem öffentlichen Verkehr eingeschränkt wird. Es ist zudem stossend, dass als weitere Begründung die aufgrund von Corona entgangenen Einnahmen aufgeführt werden. Es wird zudem die Begründung aufgeführt, dass zwischen zehn und fünfzehn Fahrgäste pro Fahrt den Bus benutzen. Dazu muss man wissen, dass es sich um einen Kleinbus handelt und mit fünfzehn Personen bereits ziemlich voll ist. Der Bus ermöglicht gerade den älteren Menschen den Besuch des Friedhofs, der sich oben auf dem Höggerberg befindet, die Fahrt ins Wärmebad, ins Pflegezentrum Käferberg sowie ins Waidspital. Zudem wird die Linie ab dem späteren Nachmittag von den Kindern benutzt, die oben auf dem Höggerberg ins Fussballtraining gehen. Obwohl es dort mehr als genügend Parkplätze hat, darf es nicht sein, dass zusätzlich Eltern ihre fussballbegeisterten Kinder mit dem Privatauto dorthin fahren und von dort wieder abholen. Mit der Überweisung des Postulats können jetzt die nicht gemachten Hausaufgaben bezüglich der allfällig entstehenden Kosten durch die Einführung von Tempo 30 erledigt werden.

Martina Zürcher (FDP) begründet das Dringliche Postulat 2021/77 (vergleiche Beschluss-Nr. 3627/2021): In diesem Postulat geht es ebenfalls um den Erhalt der Quartierbuslinie 38. Auf der Buslinie 46 und der Tramlinie 13 sollen zusätzliche Tempo-30-Abschnitte entstehen. Das verlangsamt die beiden Linien, was zu zusätzlichen Kosten führt. Gemäss den Ausführungen der VBZ kann bereits ab einer zusätzlichen Fahrzeit von 30 bis 40 Sekunden ein zusätzlicher Kurs notwendig werden. Über einen gesamten Tag hinweg braucht das neben einem zusätzlichen Fahrzeug auch rund sechs zusätzliche Fahrerinnen und Fahrer, was jährliche Personalkosten von rund 600 000 Franken pro Linie auslösen. Weil der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die eigentlich unnötigen Mehrkosten nicht deckt, kommt man auf die Idee, die Buslinie 38 einzustellen, weil sie auf dem Papier die gleiche Region bedient, wie die Linien 13, 45 und 69. Das ist nur auf dem Papier der Fall. Höngg ist nicht flach wie der Plan auf Papier, sondern befindet sich in Hanglage. Die Linie 38 verbindet die am Hang gelegenen Wohngebiete am Höggerberg und am Waidberg mit dem Quartierzentrum, dem Friedhof, den Sportanlagen und dem Erholungsgebiet. Vor allem für ältere Menschen, Eltern mit kleinen Kindern und Personen mit Einkaufstaschen wären die Steigungen der Michelstrasse und der Kürbergstrasse ohne die Buslinie 38 nicht oder nur mit privaten Fahrzeugen zu bewältigen. Eine Einstellung dieser Buslinie würde darum sicherlich zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in Höngg führen. Für ältere Verwitwete, die selbst nicht mehr Auto fahren können, würde die Einstellung der Linie einen regelmässigen Besuch des Friedhofs verhindern. Das alles soll wegen zusätzlicher Tempo-30-Abschnitte auf Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs eintreten. Tempo-30-Zonen sind eine mögliche Massnahme für den Lärmschutz. Es gibt auch andere Massnahmen wie beispielsweise lärmarme Beläge. Zum Thema Tempo 30 und Lärmschutz machte sich der Stadtrat bereits im Sommer 2019 zum Gespött mit dem Schilderwahn um den Meierhofplatz. Zudem sind die Gelenkbusse der Linie 80 mit ihren Dieselmotoren auf der steilen Gsteigstrasse seit der Lärmsanierung lauter unterwegs als vorher, was alle Höggerinnen und Högger kommen sahen. Die Buslinie 38 hat nicht eine massive Auslastung, aber ich will darauf hinweisen, dass die Temporeduktion auf der Strecke der Linien 13 und 46 allen Höggerinnen und Höggern schadet. Die Fahrt von Meilen an den Hauptbahnhof dauert 14 Minuten. Vom Rütihof in Höngg sind es heute bereits 23 Minuten. Höngg und andere Stadtquartiere können kein Interesse an Temporeduktionen auf Achsen des öffentlichen Verkehrs haben, denn das verlangsamt, verteuert und verschlechtert den ÖV. Ein schlechteres Angebot reduziert die Nachfrage und fördert die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel. Darum fordern wir den Stadtrat auf zu prüfen, wie auf Tempo-Reduktionen auf ÖV-Hauptachsen – namentlich auf den Strecken der Buslinie 46 und der Tramlinie 13 – verzichtet werden kann, damit die Temporeduktionen nicht zu einer Verschlechterung des ÖV-Angebots und der Kostendruck nicht zur Schliessung von Quartierlinien führen. Wir sagen Nein zu langsamerem, schlechterem und gleichzeitig teurerem ÖV. Für das Postulat GR Nr. 2021/75 beantragen wir eine Textänderung. Der zweite Teil des Satzes soll gestrichen werden. Der Text lautet dann neu: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Buslinie Nummer 38 aufrechterhalten werden kann». Diese Textänderung hat auch einen formellen Charakter. Man kann dem ZVV nicht eine Rechnung schicken und sagen, dass er das übernehmen soll. Wir wollen dem Stadtrat überlassen, wie er die Erhaltung der Buslinie lösen kann. Bei diesem Punkt sind wir uns alle einig.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung:

STR Michael Baumer: *Heute Mittag durfte ich eine Petition der Höggerinnen und Högger entgegennehmen. Die beiden Vorstösse zeigen den Rückhalt, den der Quartierbus geniesst. Das Anliegen rennt bei mir grundsätzlich offene Türen ein. Ich bin klar der Meinung, dass die Buslinie 38 erhalten werden muss. Sie ist für die Erschliessung innerhalb des Quartiers wichtig, insbesondere für die älteren Personen und für den Besuch des Waidspitals. Ich werde mich für den Erhalt einsetzen. Das hat auch einen anderen Grund. Quartierbusse sind Teil eines attraktiven öffentlichen Verkehrs. Für einen flächeneffizienten und umweltfreundlichen Verkehr ist der öffentliche Verkehr ein zentrales Standbein. Damit die Leute umsteigen, muss er attraktiv sein. Das bedeutet kurze Reisezeiten, Pünktlichkeit und ein dichtes Netz. Ein dichtes Netz bedeutet auch Verbindungen innerhalb der Quartiere. Ich will den ÖV ausbauen und sicherlich nicht abbauen. Wenn wir konkret die Situation der Buslinie 38 betrachten, dann wissen wir, dass im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Strassenlärmsanierung auf der Ottenbergstrasse und der Limmattalstrasse Tempo-30-Strecken vorgesehen sind. Das bedeutet, dass wir zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal brauchen, um den gleichen Service wie heute aufrecht zu erhalten. Das sind Mehrkosten von 900 000 Franken pro Jahr. Der Stand heute ist, dass die 900 000 Franken nicht finanziert sind. Wir müssen das Geld kompensieren. Die Kompensation, sei das durch eine andere Finanzierung oder durch einen Abbau, muss gleichzeitig geschehen wie die Einführung von Tempo 30. Warum kommt man auf die Kompensation mit der Buslinie 38? Es handelt sich in dieser Region um den Bus mit dem tiefsten Kostendeckungsgrad. Damit wären die 900 000 Franken finanziert. Wenn man das nicht will, muss eine alternative Finanzierung gefunden werden. Der Stadtrat lehnt das erste Postulat trotzdem ab, das eine Finanzierung vorschlägt. Das Problem dabei ist, dass die vorgeschlagene Finanzierung zwar originell, rechtlich gesehen aber nicht korrekt ist. Auch ist es der falsche Adressat. Im Fahrplanverfahren müssen wir aufzeigen, was potenziell geschieht, damit die Bevölkerung eine Mitwirkungsmöglichkeit erhält. Diese nahm sie nun wahr. Im Mai wird die Regionale Verkehrskonferenz Zürich (RVKZ), in der primär Gemeinderätinnen und Gemeinderäte vertreten sind, den Antrag an den Verkehrsrat stellen. Er kann den Antrag stellen, dass die Mehrkosten vom ZVV übernommen werden. Das wird also die Aufgabe der RVKZ sein. Der ZVV kündigte an, dass er solche Anträge ablehnen wird, weil er im letzten Jahr aufgrund der Corona-Krise mehr als 100 Millionen Franken zusätzlichen Verlust machte. In diesem Jahr wird das mindestens in der gleichen Grössenordnung so sein. Wenn Sie dort mehr Geld sprechen wollen, sitzen Sie zwar im richtigen Saal, aber am falschen Tag. Denn der Kantonsrat ist am Ende zuständig für die Finanzierung des ZVV. Auch ich will die Buslinie 38 erhalten. Wir sollten jedoch nicht nur diesen Quartierbus isoliert betrachten. Darum bietet es sich an; der Stadtrat arbeitet zurzeit an der dritten Etappe der Strassenlärmsanierung. Eine Frage dabei ist, wie die Mehrkosten finanziert werden, falls es zu ihnen kommt. Damit sollte eine generelle Lösung möglich sein. Für den Erhalt der Buslinie 38 muss die Finanzierung sichergestellt und die Zeitpunkte der Tempo-30-Einführung und der Finanzierung müssen aufeinander abgestimmt sein. Ich will einen attraktiven ÖV: kurze Reisezeiten, Pünktlichkeit und ein dichtes Netz auch*

in den Quartieren.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart Sutter: *Der Stadtrat lehnt auch das Postulat GR Nr. 2021/77 ab, das den Verzicht von Temporeduktionen auf ÖV-Achsen verlangt. Am 19. August 2020 verfügte ich auf der Ottenbergstrasse und der Nordstrasse westlich der Rosengartenstrasse Tempo 30. Die Verfügung wurde am 1. Oktober 2020 rechtskräftig. Mit dieser Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme an der Quelle werden über 800 Anwohnende geschützt, wo die Emissionsgrenzwerte überschritten wurden. Die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung am betreffenden Strassenzug profitiert von der wahrnehmbaren Abnahme der Lärmbelastung, wenn Tempo 30 eingeführt wird. Die Grenzwertüberschreitungen können am Tag um 62 Prozent und in der Nacht um 56 Prozent reduziert werden. Der Teil der Nordstrasse im Kreis 6 östlich der Rosengartenstrasse bis zur Stampfenbachstrasse wurde bereits zu einem früheren Zeitpunkt mit Tempo 30 beruhigt. Die Ungleichbehandlung der Anwohnenden stösst seither auf Unverständnis bei den BewohnerInnen vom Kreis 10, der an dieser Strecke ein reines Wohngebiet ist. Die Strasse ist auch im westlichen Abschnitt eine kommunal klassierte Sammelstrasse. Die Anwohnenden fragten regelmässig bei der Dienstabteilung Verkehr (DAV) nach, wieso ihr Strassenabschnitt immer noch mit Tempo 50 signalisiert sei und ob Tempo 30 bald eingeführt werde. Dazu kommt, dass die Nordstrasse und die Ottenbergstrasse abschnittsweise nur auf einer Seite ein Trottoir haben. Einzelne Hauszugänge führen direkt auf die Fahrbahn. Zugunsten der Verkehrssicherheit können wir das Unfallrisiko durch die Einführung von Tempo 30 reduzieren. Im Zeitraum von 2015 bis 2019 gab es 33 Verkehrsunfälle mit 6 Verletzten in der Nord- und Ottenbergstrasse. Damit Busse flüssig vorwärtskommen und keine plötzlichen Bremsmanöver machen müssen, gilt jedoch weiterhin kein Rechtsvortritt. Die Problematik der Mehrkosten für den Busbetrieb ist bekannt. Das gilt auch für die indirekt betroffene Buslinie 38. Wir kennen die Bedenken aus der Bevölkerung. Ich selbst telefonierte letzte Woche mit einer Hönggerin, die mir ihr Anliegen darlegte. Die ältere Dame besucht gerne ihren Mann im Friedhof und benutzt dafür den Bus 38. Wir suchen aber keine isolierte Lösung. Der Stadtrat hat der Verwaltung den Auftrag erteilt, im Rahmen des Projekts «3. Etappe Strassenlärmsanierung» weitere Strecken zu eruieren, auf denen Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme umgesetzt werden kann. Die Strassenlärmsanierung ist eine gesetzliche Aufgabe. Nach wie vor wohnen rund 130 000 Menschen in Liegenschaften, die übermässig mit Lärm beschallt werden. Bei der laufenden Prüfung werden neben den Auswirkungen von möglichen Temporeduktionen auf den Lärm auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Ausweichverkehr und den öffentlichen Verkehr berücksichtigt. Die Problematik, wie sie mit dem Blick auf die Buslinie 38 diskutiert wird, nehmen wir auch in unsere Prüfung auf. Die beiden vorliegenden Postulate schlagen verschiedene, gegenläufige Lösungsansätze vor. Der Stadtrat lehnte die beiden Vorstösse nicht ab, weil wir die beiden Überlegungen nicht berücksichtigen wollen. Sie fliessen sowieso in unsere Prüfung mit ein. Aber die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen und wir wollen und können weder versprechen, dass der ZVV allfällige Mehrkosten übernimmt, noch, dass wir keine Temporeduktionen vornehmen, die in einer Form den öffentlichen Verkehr tangieren. Die Arbeiten*

zur 3. Etappe der Strassenlärmsanierung laufen. Wir erwarten den Abschluss des Konzepts im Sommer. Unser Ziel ist es, ein plausibles, nachvollziehbares Verkehrsregime für die ganze Stadt zu definieren, so dass der heutige «Flickenteppich» aus Tempo-30- und Tempo-50-Abschnitten korrigiert werden kann.

Weitere Wortmeldungen:

Simone Brander (SP): Ich äussere mich zum Postulat GR Nr. 2021/75. Es kann nicht sein, dass aufgrund der Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben im Umweltbereich das ÖV-Angebot reduziert wird, dass eine ganze Quartierbuslinie eingestellt werden soll und dass dadurch gerade ältere Menschen und Menschen, die weniger gut zu Fuss unterwegs sind, das Nachsehen haben sollen. Die Ergebnisse der Bemühungen des Stadtrats, mit kreisweisen Lärmsanierungen die betroffene Stadtbevölkerung vor den schädlichen und lästigen Auswirkungen des Strassenlärms zu schützen, sind sehr bescheiden. Für nur 25 000 der 140 000 Lärmbetroffenen, also für weniger als 20 Prozent, waren bis Ende März 2018, als die letzte nationale Sanierungsfrist ablief, Massnahmen an der Quelle vorgesehen. Dabei handelt es sich um die Massnahmen, die laut Bundesrat als Erstes ergriffen werden müssen. Der grosse Rest der lärmbetroffenen Bevölkerung profitiert also nicht von den bundesrechtlich vorgesehenen Massnahmen. Auch heute ist der Handlungsbedarf weiterhin hoch. Auf der Strecke der Buslinie 46 auf der Nord- und Ottenbergstrasse im Bereich der Grenze zwischen Wipkingen und Höngg kämpfen die Menschen schon sehr lange für eine Reduktion auf Tempo 30. Im Jahr 2012 startete die Anwohnerschaft eine Petition für Tempo 30, die von mehreren hundert Leuten aus der Umgebung der Nord- und Ottenbergstrasse unterschrieben wurde. Die entsprechende Medienmitteilung von Ende November 2012 lautete: «Petition eingereicht: AnwohnerInnen sammelten 525 Unterschriften für Tempo 30, weniger Lärm und mehr Sicherheit an der Nord- und Ottenbergstrasse». Es brauchte sehr viele Bemühungen auf unterschiedlichen Ebenen, bis sich der Stadtrat durchringen konnte, um auf der Nord- und Ottenbergstrasse Tempo 30 anzuordnen. Im letzten Herbst wurde Tempo 30 in diesem Bereich rechtskräftig. Die entsprechenden Tafeln wurden jedoch nicht aufgestellt. Warum wurden die Tafeln durch die DAV nicht aufgestellt, die die besorgte Anwohnerschaft endlich vor dem übermässigen Lärm schützen werden? Ihr wurde gesagt, dass die VBZ erst einen neuen Bus kaufen müssen, bevor das rechtskräftig verfügte Tempo 30 endlich signalisiert werden kann. Das ist absurd. Besonders absurd ist das, wenn man weiss, dass auf einem Teil der Strecke zwei Busse sich nicht kreuzen können und sie jeweils aufeinander warten müssen. Das Tempo ist für den öffentlichen Verkehr auf diesem Abschnitt bereits sehr tief. Warum der Stadtrat auf die Idee kam, die Kosten für den zusätzlichen Bus für die Linie 46 mit der Einstellung der Linie 38 zu kompensieren, ist und bleibt schleierhaft. Das hat nichts miteinander zu tun und bleibt willkürlich. Das kann man nur so interpretieren, dass sich die VBZ sträuben und sich aus politischen Gründen gegen Tempo 30 wehren. Den Menschen, die den Bus 38 nutzen, will niemand von links bis rechts ihren Bus wegnehmen. Die Drohung, den Bus 38 einzustellen, ist ein sehr unredliches Ablenkungsmanöver der VBZ und des zuständigen Stadtrats. Es wird zu allfälligen Verlustzeiten kommen und die dadurch entstehenden Mehrkosten sollen dem ZVV in Rechnung gestellt werden. Auch für den ZVV gilt, dass er dafür sorgen muss, dass die Lärmschutzverordnung endlich eingehalten und die Bevölkerung vor übermässigem und

schädlichem Lärm geschützt wird. Der Kantonsrat beschloss am 10. Februar 2020 mit der ZVV-Strategie explizit, dass die behinderungsfreie Fahrt der Busse nicht nur unter dem Vorbehalt der angemessenen Leistungsfähigkeit für die anderen Verkehrsteilnehmenden stehen soll, sondern dass neu der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit auch berücksichtigt werden müssen. Aus Sicht des Kantonsrats ist also klar, dass allfällige Zusatzkosten aufgrund vom Lärmschutz auch vom ZVV übernommen werden müssen. Warum der Stadtrat auf die Idee kommt, das nicht zu machen und dafür mit der Einstellung einer Quartierbuslinie droht, ist absolut unverständlich, sicherlich nicht im Sinne der VBZ-Kundschaft und auch nicht im Sinne der politischen Mehrheit im Gemeinderat.

Roberto Bertozzi (SVP): *Ich äussere mich zur Tempo-30-Illusion im Zusammenhang mit der Buslinie 38. Ich stellte fest, dass erst die Einführung von Tempo-30-Zonen in Zürich gefordert wird und wenn es dann um die Begleichung der Rechnung geht, sollen Andere die Rechnung bezahlen. Ein solches Vorgehen lehnen wir dezidiert ab. Kosten sollen grundsätzlich von den Verursachern bezahlt werden. Das erinnert mich an die Tempo-30-Diskussion, während der festgestellt wurde, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Zebrastreifen vorhanden sind. Dann fing dasselbe Gejammer an, man wollte Tempo-30-Zonen mit sogenannten Zebrastreifen. Jetzt werden die Tempo-30-Zonen als Allheilmittel gegen den Lärm verkauft. Ich wohne an einer Tempo-30-Zone die früher eine Tempo-50-Zone war. Wenn die Autoposer oder die Autos mit den aufheulenden Motoren kommen oder wenn dort gebremst wird, dann nützen die Tempo-30-Zonen genau nichts. Den Menschen werden Illusionen verkauft. Wer Tempo-30-Zonen fordert, müsste sich darüber informieren, was Tempo-30-Zonen tatsächlich erbringen. Trotzdem sind wir der Meinung, dass die Buslinie 38 für die Quartierbevölkerung wichtig ist, weshalb wir den Textänderungsantrag der FDP unterstützen. Wenn er angenommen wird, unterstützen wir das Postulat GR Nr. 2021/75, ansonsten lehnen wir es ab.*

Roger Bartholdi (SVP): *Das Postulat GR Nr. 2021/77 erwähnt die Buslinie 46 explizit, aber es geht generell um den Verzicht von Temporeduktionen auf ÖV-Strecken. Welche Konsequenzen Temporeduktionen auf ÖV-Strecken haben, wurde von STR Michael Baumer sehr gut ausgeführt. In der RVKZ, in der alle Gemeinderatsfraktionen vertreten sind, hörten wir, wie die Experten klar belegen konnten, welche Konsequenzen eintreffen, wenn die Buslinien für eine Strecke mehr Zeit brauchen, wie sich das summiert und dass der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden kann, weshalb zusätzliche Fahrzeuge eingeführt werden müssen. Es ist zwar der ZVV, der das bestimmt, aber am Ende muss die Stadt für die zusätzlichen Fahrzeuge bezahlen. Es darf nicht sein, dass das aufgrund ideologischer Überlegungen so eintritt. Es geht aber nicht nur um Kosten, sondern viel mehr um die Frage, was man mit dem öffentlichen Verkehr macht. Man will den öffentlichen Verkehr attraktiv gestalten. Wenn die Buslinien verlangsamt werden, hat das Auswirkungen auf den Fahrplan und davon ist die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs betroffen. Wir alle wollen einen schnellen, sicheren und zuverlässigen ÖV und keinen Schneckenbetrieb. Der Bus wird dazu gezwungen, dass er nicht mehr die Geschwindigkeiten erreichen darf, die er heute erreichen kann. Dafür sorgen nicht nur die Temporeduktionen, sondern vor allem auch die zusätzlichen baulichen Massnahmen. Wegen ihnen können die Quartierbusse teilweise nur mit Tempo 20 über gewisse Bremschwellen fahren oder sie müssen aufgrund der Parkplatzanordnung im Zickzack fahren. Das*

alles macht den Fahrplan unattraktiver, weshalb die SVP den Vorstoss der FDP ganz klar unterstützt.

Johann Widmer (SVP): Um das Problem mit dem Bus und dem Tram zu verstehen, muss ich weit ausholen. Damit zeige ich, dass die Ausführungen der Grünen und Linken scheinheilig sind. Dass der Bus abgeschafft wird oder dass Familien den Weg zum Zoo mit dem Auto verwehrt wird, sind Beispiele des klassischen linken Staats- und Politikversagens. Solche Beispiele freuen mich stets als Vorlage für Studienarbeiten. Vor ein paar Jahren sassen ein paar frustrierte Bürger zusammen und gründeten eine Grüne Partei. Das Parteiprogramm ist nicht vorhanden. Obwohl es eigentlich Rote sind, sind ihnen Marx und Lenin zu wenig griffig und sie finden das Problem der Arbeiter nicht mehr spannend. Die beginnen auf internationaler und nationaler Ebene mit NGO einen Staatsstreich zu spielen. Der Realitätsbezug ging verloren und sie beschäftigen sich mit Klima, Lärm, Bienen, Regenwürmer und Magerwiesen – also wichtige Themen für die Allgemeinheit. Der Grüne Staatsstreich wurde von den Sozialisten und von einigen liberalen oder Mitte-Parteien aufgegriffen. Das gemeinsame rote Tuch von all ihnen ist das Auto. Weil kein Autoverbot verhängt werden kann, erfolgt der Parkplatzabbau, die Verengung von Strassen, die Einführung von Tempo 20 und Tempo 30, die Verteuerung von Benzin und die CO₂-Abgabe. Die Ideologie verhindert, dass man den Unsinn von Tempo 30 erkennt. Nun traf der links-grüne Staatsstreich mein Quartier hart. Ich werde auch von Bürgerinnen angerufen, die empört und entsetzt sind. Die VBZ wird das Bus- und Tram-Angebot verschlechtern müssen. Vom Staatsstreich sind Bürger und vor allem ältere Bürger betroffen. Die Lösung ist ganz einfach: Der gescheiterte Tempo-30-Versuch muss weg. Der Bus und das Tram müssen bleiben. Die horrenden Kosten, die wegen Tempo 30 entstehen, dürfen nicht dem Steuerzahler und auch nicht dem ZVV aufgebürdet werden. Dann bezahlen auch die umliegenden Gemeinden. Und wer bezahlt dem Gewerbe die Kosten der Schleichfahrten? Tempo 30 ist höchst asozial. STR Karin Rykart Sutter sprach vorher von 800 sogenannten Lärmbetroffenen. Dem gegenüber stehen 18 000. Das ist ein Missverhältnis und bürgerfeindlich. Wer in Zürich lebt, lebt in einer Stadt und muss mit einem Minimum von Lärm leben können.

Severin Meier (SP): Die SP lehnt das FDP-Postulat GR Nr. 2021/77 ab. Es gibt drei Optionen, wie das vorliegende Problem gelöst werden kann. Erstens können Kosten eingespart werden, indem auf die Buslinie 38 verzichtet wird, was von den VBZ als naheliegendste Lösung betrachtet wird. Zweitens kann auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet werden, wie es das Postulat der FDP fordert. Drittens kann die Finanzierung auf eine andere Art sichergestellt werden. Die ersten beiden Möglichkeiten unterstützen wir nicht, die Finanzierung sollte auf eine andere Art sichergestellt werden. Wir beraten gleichzeitig ein Postulat, das die Buslinie 38 aufrechterhalten und die Mehrkosten von Tempo 30 dem ZVV in Rechnung stellen will. Wir sind zuversichtlich, dass sich der Rat für diese Lösung aussprechen wird und können darum auf das Postulat der FDP gerne verzichten. Der Vorstoss spricht tatsächlich ein ernst zu nehmendes Dilemma zwischen Temporeduktionen und einem gut funktionierenden öffentlichen Verkehr an. Doch die daraus gezogenen Konsequenzen greifen zu kurz. Temporeduktionen führen zu erhöhten ÖV-Kosten und es kann sein, dass ein zusätzliches Tram oder ein zusätzlicher Bus beschafft werden müssen. Doch angesichts des notwendigen Umbaus der Stadt können

wir es uns nicht leisten zu sparen. Die erste Option zur Lösung des vorliegenden Problems halten wir für inakzeptabel. Der zweite Lösungsansatz ist ebenfalls falsch. Erstens erhöht Tempo 30 erwiesenermassen die Verkehrssicherheit. Zweitens reduziert Tempo 30 den Lärm, was an den betroffenen Strassen dringend notwendig ist. Es ist zudem in der Lärmschutzverordnung des Bundes festgeschrieben, dass Lärmreduktionen an der Quelle erfolgen müssen. Das heisst, dass wo immer möglich erst für Temporeduktionen gesorgt werden muss. Es handelt sich also nicht nur um einen Wunsch der linken Ratshälfte des Gemeinderats, sondern um eine bundesrechtliche Vorgabe. Drittens ist Tempo 30 umweltfreundlicher als Tempo 50. In der Stadt muss viel abgebremst werden und es kann nicht davon ausgegangen werden, dass konstant Tempo 50 gefahren werden kann. Durchschnittlich fahren die Busse in der Stadt Tempo 34. Doch ausgerechnet hier versucht die FDP mit ihrem Postulat sich als klimafreundlich zu positionieren. Ich habe meine Zweifel und frage mich, ob es der FDP tatsächlich um den Schutz des Klimas geht oder ob es darum geht, Tempo 30 für den motorisierten Individualverkehr zu verhindern. Ich will der FDP keine unredlichen Absichten unterstellen. Aber selbst wenn es sich um hehre Intentionen handelt und selbst wenn sich die FDP tatsächlich mit dem Postulat um den Klimaschutz kümmern will, so durchdachte sie ihre Lösungen nicht konsequent bis zum Schluss. Denn die Schlussfolgerungen des Postulats sind einigermaßen absurd. Tempo 50 statt Tempo 30 für den Klimaschutz? Die VBZ wollen die Buslinie 38 abbauen. Für die FDP ist das eher eine Option als eine Temporeduktion – für den Klimaschutz? Freie Fahrt für den MIV für den Klimaschutz? Nein, die Lösungen der FDP sind nicht durchdacht. Vielleicht versucht sich die FDP tatsächlich für den Klimaschutz durchzusetzen. Es wäre dann jedoch ein unbeholfener Versuch und ein Versuch einer Partei, die erst vor den letzten Wahlen im Jahr 2019 feststellte, dass sie eigentlich auch grün ist.

Markus Knauss (Grüne): Seit dem Jahr 1985 gibt es den Auftrag des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung, der die Behörden verpflichtet, vor schädlichen und lästigen Emissionen zu schützen. Dabei geht es insbesondere auch um den Strassenverkehrslärm. Das kann mit verschiedenen Massnahmen vollzogen werden, zusätzlich zu Tempo 30 können beispielsweise lärmarme Belege installiert werden. Tempo 30 ist die effizienteste und die kostengünstigste Massnahme, wie Lärmschutz betrieben werden kann. Die Sanierungsfrist, die von der Lärmschutzverordnung vorgesehen war, wurde zwei Mal verlängert. Am 31. März 2018 lief die Frist definitiv ab. Das heisst, dass wir uns eigentlich in einem widerrechtlichen Zustand befinden. Zürich nahm wie die meisten Gemeinden den Lärmschutz lange nicht ernst. Immerhin wurde im Jahr 2011 mit den kreisweisen Lärmsanierungsprojekten im Kreis 2 Pionierarbeit geleistet. Leider ging das nicht weiter. Bei den nächsten sechs kreisweisen Lärmsanierungsprojekten gefiel sich der Stadtrat vor allem darin, dass er jeweils etwa drei Jahre brauchte, um Argumente zu finden, warum keine Lärmsanierungen mit Massnahmen an der Quelle erfolgen müssen. Der Faden ging definitiv verloren. Eine übergeordnete strategische Sicht fehlte. Nach den kreisweisen Lärmsanierungsprojekten jagten sich Projekte. Man sprach von einem «Aufwischprojekt». Projekte wurden zurückgestellt und Jahre später folgten Entscheide, beispielsweise für die Strecke Mutschellen-/Rieter-/Waffenplatzstrasse. Man sprach von einer zweiten Welle. Jetzt spricht man von einer dritten Etappe. Dazu kommt, dass es viele einzelne Strassenprojekte gibt, wo der Lärmschutz neu abgeklärt werden

muss. Die Buslinie 38 ist das Resultat einer unkoordinierten und chaotischen Planung. Natürlich müssen an der Ottenbergstrasse und der Limmattalstrasse Lärmsanierungen erfolgen, obwohl das damals bei den kreisweisen Lärmsanierungsprojekten noch nicht gewollt war. Der Problemdruck ist zu gross, die Bevölkerung will Tempo 30 und weniger Lärm. Bemerkenswert ist, dass der ZVV seit vielen Jahren Zusatzkosten akzeptiert, die vom Autoverkehr in der Stadt verursacht werden. Die Betriebskosten sind jedes Jahr 21,5 Millionen Franken zu hoch. Der Fahrzeugpark ist zu gross, weil wir zu viele Autos auf dem Netz haben. Der ZVV übernimmt diese Kosten, ohne mit der Wimper zu zucken. Dabei wäre die Lösung banal: Wenn wir weniger Autos in der Stadt haben, was durchaus verursachergerecht wäre, hätten wir weniger Lärm. Das würde auch dem öffentlichen Verkehr zugutekommen. Das Postulat adressiert die richtige Adresse: den ZVV. Ich habe Freude daran, dass der ZVV heute vertreten ist. STR Raphael Golta, der als Brückenbauer zwischen Stadt und Kanton gewählt wurde, sitzt seit dem 28. Mai 2015 im Zürcher Verkehrsrat, dem Führungsorgan des ZVV. Er könnte uns die offensichtlichen Widersprüche in der Wahrnehmung des ZVV erklären: Warum er der lärmgeplagten Bevölkerung nicht weniger Lärm ermöglichen will. Der Bus 38 ist nur die Spitze des Eisbergs. Dazu kommt, dass viele Strassenprojekte nicht realisiert werden können, weil sie offensichtlich widerrechtlich sind. Das schadet vor allem der lärm betroffenen Bevölkerung. Der überwiegende Teil der 140 000 oder 130 000 Lärmbetroffenen erhielt noch nie Massnahmen an der Quelle. Da dies noch 35 Jahre nach der Einführung der Lärmschutzverordnung der Fall ist, scheint mit ein kollektives Totalversagen vorzuliegen.

Claudia Rabelbauer (EVP): *Wir von der EVP wollen die Buslinie 38 natürlich auch erhalten. Ich selbst wohne an der Kürbergstrasse und weiss, wie steil die Strasse ist. Den Bus braucht es im Speziellen auch für die ältere Bevölkerung, wenn man mit Kindern oder mit schweren Einkaufstaschen unterwegs ist. Wir sehen eher das Postulat der FDP als zielführend, sind aber der Meinung, dass man nicht immer nur zwischen Tempo 30 und Tempo 50 wählen müsste. So könnte auch geprüft werden, ob mit Tempo 40 eine Win-win-Situation entstehen kann: Weniger Lärm für die Anwohnerinnen und Anwohner und mehr Tempo für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr ist Umweltschutz pur. Wir müssen dafür sorgen, dass wir einen attraktiven öffentlichen Verkehr mit einem breiten Netz haben. Wenn das nicht mehr der Fall ist, wird der öffentliche Verkehr weniger genutzt. Für uns ist es Wunschdenken der Grünen- und SP-Postulantin, das Geld dem ZVV in Rechnung zu stellen. Wir sind nicht der Meinung, dass das so beglichen werden kann. Es steht immer noch die Frage im Raum, wer für die Mehrkosten in der Höhe von 900 000 Franken aufkommt. Typischerweise ist es die Lösung der SP, dass es der Staat, die Stadt Zürich, bezahlen soll. Es gibt auch in der Stadt keinen Goldesel, der ununterbrochen Gold spuckt. Am Ende sind es die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler oder im schlimmsten Fall die ÖV-Benutzerinnen und ÖV-Benutzer, die dafür aufkommen müssen. Das macht den öffentlichen Verkehr zusätzlich unattraktiver, was wiederum schlecht für den Umweltschutz ist. Wir lehnen das Postulat der Grünen und SP ab und unterstützen das Postulat der FDP.*

Beat Oberholzer (GLP): *Selbstverständlich findet auch die GLP, dass nicht einfach so eine Quartierbuslinie eingestellt werden sollte. Vielleicht kann das zu einem späteren Zeitpunkt getan werden, wenn das Pilotprojekt «Pikmi» aufzeigen kann, dass es andere*

Lösungen für ÖV-Angebote in den Quartieren gibt, wo die klassische Buslinie eine tiefe Auslastung hat. Die Buslinie 38 wird hier in Geiselhaft genommen, weil die VBZ gegen Tempo 30 Stimmung machen wollen. Das geht unserer Meinung nach nicht. Tempo 30 ist ein gesetzlicher Auftrag, den wir umsetzen wollen. Es ist sinnvoll, auf den lärmbelasteten Strassen den Lärm an der Quelle zu bekämpfen. Die vermeintlich raffinierte Idee, auf Tempo 30 zu verzichten, scheint uns ideenlos zu sein. Es ist keine einfache Aufgabe, die Mehrkosten zu berechnen, die von Tempo 30 verursacht werden. Es zeigte sich anscheinend, dass auf der Tramlinie 13 und der Buslinie 46 Zusatzkurse eingesetzt werden müssen, was zu Mehrkosten von 900 000 Franken führt. Der ZVV übernimmt die Mehrkosten, die wegen Stau und der dadurch verursachten Behinderung des öffentlichen Verkehrs entstehen. In diesem Zusammenhang ist es für uns auch unverständlich, wenn der Kanton nicht auch auf die Folgekosten von Tempo 30 eingeht. Zuständig für die Finanzierung ist der Kantonsrat, aber das Budget für die nächsten Jahre wurde noch nicht bewilligt und so bin ich überzeugt, dass wir ein Zeichen an den Kanton setzen können.

Andreas Egli (FDP): Der Sprecherin der SP muss ich vorwerfen, dass es billig ist, so zu tun, als ob man bereits im Stadtratswahlkampf ist: Es ist nicht der Stadtrat, der für die Erschliessung oder den Erhalt eines Quartierbusses entscheidet. Es sind andere Stellen. In unserem Protokoll verlinken wir auf ein Protokoll, dessen Lektüre wir diesbezüglich empfehlen. Der andere Sprecher der SP las das Protokoll wahrscheinlich und er machte den gleichen Denkfehler wie der Vertreter der GLP damals. Aus der Tatsache, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auf diesen Linien 36 Kilometer pro Stunde beträgt, schloss er, dass man mit einer Reduktion auf Tempo 30 praktisch nichts verliert. Es wäre nicht zu viel verlangt, sich die mathematische Problematik einer Durchschnittsgeschwindigkeit zu überlegen. Der Vertreter der GLP mokiert sich darüber, dass der ZVV für die Deblockierung und die Massnahmen, die die Fahrzeuge schneller machen, etwas bezahlt, aber nicht bereit für eine Finanzierung ist, wenn es um eine Verlangsamung geht. Ich habe für den ZVV Verständnis in dieser Angelegenheit. Trotz allem gilt der Dank den 3000 Hönggerinnen und Hönggern und den Unterstützern der Petition zum Erhalt der Buslinie 38. Der Quartierbus ist wichtig für unser Quartier, für ältere Leute und für Leute, die mit Kindern den Sportplatz besuchen oder Taschen transportieren. Ich sehe die meisten mit mehreren Kindern zum Sportplatz fahren, weil es dort nicht sehr viele Parkplätze hat. Wenn der Bus nicht mehr fährt, wird es dort zu wenige Parkplätze haben. Schliesslich geht es bei dieser Geschichte um eine dogmatische Verkehrspolitik. Es wird geltend gemacht, dass Tempo 30 einen wesentlichen Beitrag zur Lärmreduktion leistet. Auf dem Papier ist das der Fall. Wenn effektiv gemessen wird, ist es eher ein homöopathischer Nutzen. Die dogmatische Verkehrspolitik hat Folgen. Wenn alle Linien mit Tempo 30 ausgestattet werden sollen, führt das zu 20 Millionen Franken Mehrkosten. Bereits für die Verlangsamung der Linien 46 und 13 entstehen Kosten von 1 Million Franken. Die SP, Grünen und wahrscheinlich auch die AL finden das in Ordnung. Die GLP tat in der RVKZ die Meinung kund, dass die Streichung des Quartierbusses 38 ein angemessenes Opfer dafür ist, damit wir einen langsameren Verkehr haben. Die SVP gab heute differenzierte Töne von sich, was ich gut fand. Grundsätzlich spielt es aber bei ihnen keine Rolle, sie sind immer gegen Tempo 30, ob das für oder gegen den Bus ist, spielt keine Rolle. Wir von der FDP sagen, dass der ÖV-Verkehr auf den Hauptachsen

mit Tempo 50 fahren sollte, damit es nicht zu einer Verschiebung in die Quartiere kommt. Ausgenommen davon ist die Umgebung der Schulhäuser. Wir sagen grundsätzlich Nein zur Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs und damit Ja zu den Quartierbussen und somit Ja zu attraktiven Bedingungen für den öffentlichen Verkehr.

Ronny Siev (GLP): Für uns ist die Buslinie 38 eine enorm wichtige Verbindung. Es geht um die Verbindung vom Fussballplatz, für den wir erst gerade die Garderoben für 12 Millionen Franken umbauten, und dem Schiessplatz Höggerberg, wo sich das Schützenhaus und das wichtige Naherholungsgebiet befinden, zum Friedhof und hinab ins Zentrum von Höngg. Dort steht der Bus wie alle anderen Verkehrsteilnehmer meistens im Stau. Ich weiss nicht, was der Stau die VBZ kostet, aber es geht sicher in Richtung Millionenhöhe, weil auch das Tram und der Bus 80 dort im Stau stehen. Vom Meierhofplatz geht es über die Haltestelle Schwert hinauf zum Pflegezentrum Käferberg, zur Suchtfachklinik, zum Wärmebad und zum Stadtspital Waid. Die Zielgruppe dieses Busses hat oft keine Alternative zum Bus. Die Bewohner dieser Quartiere haben einen weiten Weg bis zur nächsten ÖV-Haltestelle und müssen wegen der Hanglage grosse Höhenunterschiede überwinden. Der Stadtrat will jetzt mit einer ungläubwürdigen Argumentation den Quartierbus gegen Tempo 30 ausspielen und bereits im Juni die Linie 38 abbauen. In diese Richtung geht auch das Postulat der FDP. Das geht gegen unsere Verkehrspolitik. Für uns ist das darum keine Option. Wir wollen die Verkehrsberuhigung auf der einen und den Quartierbus auf der anderen Seite. Aus diesem Grund unterstützen wir das Postulat GR Nr. 2021/75 der Grünen und der SP auch ohne die Textänderung der FDP und lehnen das Postulat GR Nr. 2021/77 der FDP ab. Damit wollen wir insbesondere auch ein Zeichen an den ZVV setzen. Er soll die Finanzierung der Buslinie 38 sehr rasch in die Hand nehmen.

Martina Zürcher (FDP): Ich will erst etwas zu den «Fake News» von Severin Meier (SP) sagen. Der einzige Zusammenhang, indem ich den MIV in meiner Postulatsvorstellung erwähnte, war, dass es mehr davon geben würde, wenn die Buslinie eingestellt, respektive wenn der öffentliche Verkehr verschlechtert wird. Das ist in etwa das Gegenteil von den Worten, die er mir in den Mund legte. Die FDP ist die ÖV-Partei, die VBZ sind seit 29 Jahren in freisinniger Hand und erlebten seit dieser Zeit einen grossen Fortschritt. Bei der Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs wurde vermehrt von der Strecke Nord-/Ottenbergstrasse gesprochen. Es geht aber auch um den zusätzlichen Tempo-30-Abschnitt auf der Limmattalstrasse, von dem die Linie 13 betroffen ist. Würde dort das Tram in der einen Fahrtrichtung nicht auf die Autospur verlegt werden, würde die Verlangsamung geringer ausfallen. Warum wird das gemacht? Ein breiteres Flaniertrottoir entsteht. Ich weiss nicht, wie häufig Sie bereits auf diesem Abschnitt flanieren und das Trottoir als zu schmal wahrnehmen – mir geschah das noch nie. Die Bevölkerung von Höngg, zu der ich auch gehöre, will nicht noch langsamer in die Stadt und zurück gelangen. Wir wollen auch die Linie 38 behalten, weshalb wir für die vernünftige Lösung stimmen sollten.

Sven Sobernheim (GLP): Mein Ingenieur-Herz wurde vom ersten Votum von Martina Zürcher (FDP) herausgefordert. Zürich versucht sich seit Ewigkeiten an lärmarmen Belä-

gen. Sie können eine Lösung für unsere Lärmproblematik sein. Wenn aber lärmarme Beläge gebaut werden, ist eines der grössten Probleme, dass jeder Schachtdeckel den Belag unterbricht. Jede Unterbrechung des Belags führt zu einer massiven Reduktion der Wirkung des lärmarmen Belags. Lärmarme Beläge und Tramgleise sind tendenziell ein Widerspruch. Das zweite, das mich herausforderte, ist der Kompromiss-Vorschlag der EVP. Tempo 40 ist leider in diesem Fall kein Kompromiss, es nützt beiden Seiten nicht, sondern schadet beiden. Tempo 40 führt zu einer Lärmreduktion, die beinahe vernachlässigbar ist, führt aber trotzdem zu einer Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs. Martina Zürcher (FDP) sagte, dass sie für das Stadtrandquartier spricht, das keine Buslinien mit Tempo 30 will. Ich selbst wohne in einem Stadtrandquartier. In Seebach fährt die Buslinie 75 bereits seit mehreren Jahren komplett auf Tempo-30-Strecken. Ich behaupte, dass es einzelne Seebacher gibt, die Tempo 50 zurückhaben wollen, eine Mehrheit der Seebacherinnen und Seebacher ist aber zufrieden mit dem Tempo 30, obwohl es einen Bus hat. STR Karin Rykart Sutter sagte, im Sommer 2021 erleben wir die dritte Etappe Lärmsanierung. Ich wette dagegen.

Das Dringliche Postulat wird mit 77 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3854. 2021/77

Dringliches Postulat von Andreas Egli (FDP) und Martina Zürcher (FDP) vom 03.03.2021:

Verzicht auf Temporeduktionen auf Achsen des öffentlichen Verkehrs, namentlich auf der Buslinie 46 und der Tramlinie 13

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Dringlichen Postulats zur Prüfung ab.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2021/75, Beschluss-Nr. 3853/2021.

Martina Zürcher (FDP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3627/2021).

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Dringliche Postulat wird mit 40 gegen 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



13 / 13

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat