

14. April 2021

Motion

von Johann Widmer (SVP)
und Stephan Iten (SVP)

Der Stadtrat wird beauftragt, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche alternative Lärmschutzmassnahmen zu Tempo 30 vornimmt, um damit die Temporeduktionen auf Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Sammelstrassen, welche nicht aufgrund einer Unfallstatistik eingeführt wurden, rückgängig zu machen. Zudem soll der Stadtrat die geltenden Gesetze einhalten und die Wirksamkeit jeder geplanten Tempo 30-Strecke sorgfältig prüfen, indem aussagekräftige Messungen vorgenommen werden und die Resultate mit den Belastungsgrenzwerten gemäss Lärmschutzverordnung Anhang 3, Art.40 für jede Empfindlichkeitsstufe (Art. 43) verglichen werden. Die gemäss Art. 3 geforderte Wirtschaftlichkeit ist für jede geplante Massnahme auszuweisen und öffentlich aufzulegen, insbesondere in Bezug auf Mehrkosten beim MIV und dem ÖV. Tempo 30 darf auf einem Strassenstück erst eingeführt werden, wenn sowohl der Immissionsgrenzwert überschritten wird als auch die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte.

Begründung:

Tempo 30 ist gemäss Lärmschutzverordnung nur eine Art der Lärmschutzmassnahme an der Quelle. Sie kann angewandt werden, wenn die Verhältnismässigkeit und die Wirtschaftlichkeit gegeben sind. Zurzeit sind Temporeduktionen eher ideologisch statt zielführend motiviert. Tempo 30-Strecken führen in der Stadt bei der VBZ und beim Berufsverkehr zu Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Franken pro Jahr. Nun liegen beim öffentlichen Verkehr unwiderlegbare Fakten auf dem Tisch. Tempo 30 ist keine geeignete Massnahme zur Lärminderung, sondern eine Behinderung des Verkehrs, auch des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr, der im Moment sowieso unter den Corona-Massnahmen leidet, verliert an Attraktivität wegen längeren Reisezeiten durch Tempo 30. Die Kosten des motorisierten Individualverkehrs durch längere Fahrzeiten der Gewerbetreibenden und Berufsfahrer sind ebenfalls massiv. Der gescheiterte Versuch mit Tempo 30 ist somit sofort zu beenden, mit Ausnahme der Zone 30 auf Quartierstrassen.

Auf den Teststrecken in der Stadt Zürich war die Lärmreduktion durch Tempo 30 nur 1.5 bis 2 dB(A) statt der möglichen 3 dB(A), und die Lärmemission des öffentlichen Verkehrs wie zum Beispiel Bus und Tram sind wesentlich grösser als die der Autos. In keinem Test wurden die Immissionsgrenzwerte überschritten, hingegen verursachten diese Experimente Mehrkosten beim MIV und dem ÖV. Bereits die Tests habe somit die Gesetzesartikel in der Lärmschutzverordnung verletzt. Das Bundesgericht schreibt: (1C_117/2017, 1C_118/2017 / Urteil vom 20. März 2018) «Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1SSV).»

Lärmarme Beläge, lärm mindernde Pneus sowie leisere Trams und Busse würden einen viel grösseren Effekt auf die Lärmbelastung haben als Tempo 30. Zudem besteht auf dem Ausbreitungsweg die Möglichkeit, Schallschutzwände zu erstellen, wie man dies in Zürich an einigen Orten bereits gemacht hat.



