



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 157. Ratssitzung vom 7. Juli 2021

4187. 2019/529

Postulat der Grüne-Fraktion vom 04.12.2019:

Überarbeitung des Strassenprojekts Badenerstrasse hinsichtlich einer Lärmsanierung mit Tempo 30 und Umsetzung der beiden im Regionalen Richtplan geplanten Velorouten

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Markus Knauss (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1986/2019): Einerseits sagt uns der Stadtrat immer wieder, wie wichtig ihm der Lärmschutz sei. Er nimmt es so wichtig, dass es ihm in den letzten zehn Jahren gelungen ist, von den 140 000 Lärmbetroffenen gerade einmal 24 000, also einen kleinen Prozentsatz, vor dem Lärm zu schützen. Und ja, auch die Veloförderung ist eines der zentralen Ziele des Stadtrats. Wenn es dann aber konkret wird, dann ist die Badenerstrasse das Musterbeispiel dafür, was schiefläuft in dieser Stadt. Man macht grosse Versprechen, hält sich aber an nichts. Es geht um einen 500 Meter langen Strassenabschnitt vom Albisriederplatz bis zum Lochergut. Es ist eine kommunale Strasse, d. h. man kann nicht immer den Kanton als Ausrede bringen dafür, dass keine Velowege und Lärmschutzmassnahmen geplant werden. An diesem Streckenabschnitt an der Badenerstrasse wohnen knapp 1000 Leute. Alle Gebäude haben nicht nur die Immissionsgrenzwerte überschritten, sondern auch die Alarmgrenzwerte. Dazu kommt, dass im Jahr 2004 das Parlament und das Stimmvolk den Verkehrsrichtplan angenommen haben, wobei genau für diesen Streckenabschnitt eine Reduktion der Immissionen vorgesehen war. Der Richtplan sah auch Velowege entlang und quer zur Badenerstrasse vor. Die beiden Richtplaneinträge wurden dann auch im regionalen Richtplan verankert. Nun scheint doch eindeutig, was Stadtrat und Verwaltung tun sollten. Aber nein, für den Stadtrat scheint es nicht so eindeutig zu sein. Nur nebenbei: Im Jahr 2015 führte die Stadt in den Kreisen 1, 4 und 5 eine Lärmsanierung durch. An der Badenerstrasse wurden keine Massnahmen an der Quelle durchgeführt. Es gab eine Einsprache dagegen und der Stadtrat hat sich trotzdem gegen Lärmschutz an der Badenerstrasse entschieden. Das Baurekursgericht hat schliesslich festgestellt, dass es tatsächlich Mängel in der kreisweisen Lärmsanierung gab und wies den Stadtrat an, diese nochmal zu überarbeiten. Das Tiefbauamt hat im Jahr 2019 wieder ein Strassenprojekt ausgeschrieben – wieder ohne Lärmschutz und nur teilweise mit Velowegen. Und ich habe immer gedacht, Richtplaneinträge seien behördenverbindlich. Mein Fazit deswegen: Den Stadtrat interessiert nicht, was das Umweltschutzgesetz will, es interessiert ihn nicht, was die Lärmschutzverordnung will, es interessiert ihn nicht, was der kommunale Richtplan will, es interessiert ihn nicht, was der regionale Richtplan will, selbst ein Entscheid des Baurekursgerichts wird nicht beachtet. Gestern hat die Stadt Winterthur ein Konzept für Lärmsanierungsprojekte und Tempo 30 vorgelegt, und die Stadt Zürich schafft es nicht einmal, an einer kommunalen*

Strasse eine ordentliche Lärmsanierung durchzuführen oder ordentliche Velowege zu bauen. Wenn diese Strasse nicht lärmsaniert wird, ist das eine Kampfansage an die lärm-betroffene Bevölkerung. Es ist eine Kampfansage an alle Velofahrenden in dieser Stadt. Es ist eine Kampfansage an die Verbindlichkeit aller Regelungen und Richtpläne und es ist eine Kampfansage an die eigenen Wählerinnen und Wähler.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 18. Dezember 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Bei der Badenerstrasse handelt es sich um eine regionale Verbindungsstrasse. Sie ist in Gemeindebesitz, es ist keine kantonale Strasse, aber bei der Badenerstrasse präsentiert sich die Sachlage komplizierter. Die Badenerstrasse hat zwei Teile: Der eine liegt um das Lochergut, der andere beim Albisriederplatz. Auf der Seite Lochergut ist alles wunderbar, dort gibt es Parkplätze, Velowege, Individualverkehrsstreifen und eine Trameigentrossierung. Auf der Seite Albisriederplatz werden die Platzverhältnisse hingegen prekär. Wieso der Stadtrat dieses Postulat entgegennimmt, entzieht sich unserem Verständnis. Wo soll denn der Platz herkommen? Wir haben weder Parkplätze noch Velowege, wir haben zwei Streifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Fussgängerwege und das Tram fährt nicht eigentrossiert. Im Postulat wird Tempo 30 verlangt – an einer Strecke, an der vier Tramlinien verkehren, die auch die Haupttreiber des Lärms sind. Auch durch die Limmattalbahn wird eine zusätzliche Belastung erwartet. Diese Lärmbelastung kann man mit Flüsterbelägen und Lärmschutzfenstern mindern. Zu den Velowegen: Es ist richtig, die Velowege sind nicht so wie im Richtplan. Aber man kann auch mit dem Velo dort durchfahren. Wofür es hier ein Postulat braucht, entzieht sich unserem Verständnis.

Weitere Wortmeldungen:

Nicolas Cavalli (GLP): Ich kenne die Situation an der Badenerstrasse sehr gut. Auch für mich ist die heutige Situation völlig frustrierend. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmende. Dass an der Badenerstrasse etwas gemacht wird, ist nötig. Der Lärmschutz und die Integration der Velorouten fehlen aber im laufenden Projekt. Wir verstehen nicht, warum die regionalen Velorouten nicht in die Gesamtplanung integriert wurden. Es scheint, als wäre der Perimeter für das ganze Projekt relativ willkürlich gewählt worden. Ein Netz mit Lücken und schwachen Verbindungen ist nicht wirklich brauchbar. Wir wollen deshalb nicht nur eine häppchenweise Verknüpfung, sondern eine gesamtheitliche Betrachtung. Betreffend Lärmschutz: Ohne Tempo 30 auch auf der Badenerstrasse können wir die Lärmschutzbestimmungen nicht einhalten. Weil diese beiden Punkte im Projekt nicht berücksichtigt wurden, unterstützen wir dieses Postulat.

Johann Widmer (SVP): Ich muss ein paar Fakten zu dieser Tempo-30-Lüge ergänzen. Die Linken und die Grünen behaupten immer, dass Tempo 30 eine Lärmreduktion um 3 Dezibel bringe und preisen diese Massnahme als das beste Heilmittel gegen Lärm. Aber die Fakten sprechen dagegen. Denn: Der öffentliche Verkehr (ÖV) und der notwendige Lastwagenverkehr machen weit mehr Lärm als die modernen Autos. Zudem zeigen aktuelle Untersuchungen der Stadt und des Kantons Zürich, dass Tempo 30 eine gemessene Lärmreduktion um gerade einmal 1,46 Dezibel bringt, also wahrgenommene

10 Prozent tagsüber und 1,98 Dezibel nachts, also 13 Prozent. Das hat man auf mehreren Versuchsstrecken gemessen. Die Auswirkungen von Tempo 30 liegen also jeweils knapp über der Wahrnehmungsschwelle, teilweise sogar darunter. Das bestätigt auch der Regierungsrat. Die versprochene Lärmreduktion um 3 Dezibel konnte in keinem einzigen Fall nachgewiesen werden. Wenn ich an unserer Strasse schaue, und annehme, dass diese Strasse eine repräsentative Stichprobe der Stadt ist, staune ich: Die meisten an dieser Strasse besitzen ein Auto, viele sogar zwei. Andererseits stimmen offenbar immer noch 60–70 Prozent der Stimmbevölkerung für autofeindliche Vorlagen. Rein statistisch stimmen also die meisten dieser Autobesitzer für solche Vorlagen und damit gegen ihre eigenen Autos. Es nimmt mich wirklich wunder, wie lange es dauert, bis alle diese Leute merken, dass ihr Auto mit allen möglichen Schikanen – wie eben Tempo 30 – aus der Stadt verbannt werden soll.

Urs Riklin (Grüne): *Ich muss Sie noch kurz wegen einer persönlichen Katharsis behelligen. Als wir im Dezember über die Weisung zur Thurgauerstrasse gesprochen hatten, verwechselte ich die Glattalbahn mit der Limmattalbahn. Derek Richter (SVP) hatte mir mangelnde Lokalkenntnisse vorgeworfen, weil ich Gewählter aus dem Kreis 3 und nicht aus Oerlikon bin. Wenn jetzt aber Derek Richter (SVP) im Zusammenhang mit diesem Postulat behauptet, dass zwischen dem Lochergut und dem Albisriederplatz vier Tramlinien verkehren, muss ich diese Behauptung wieder zurückspiegeln. Es fahren nämlich nur die Tramlinien 2 und 3 auf dieser Strecke und auch die Limmattalbahn verkehrt dort nicht. Und dazu, was Johann Widmer (SVP) betreffend Lärmreduktionen behauptet hat: Es ist keine wilde Behauptung, dass Tempo 30 Lärm reduziert, das kann gemessen werden. Es geht dabei nicht um subjektive Meinungen.*

Res Marti (Grüne): *Was aus meiner Sicht an diesem Projekt peinlich ist, ist, dass die Stadt Zürich dieses Projekt als Vorzeigeprojekt für Velowegplanung auf ihrer Homepage aufführt. Ich finde es gut, wenn die Stadt Zürich ihre Veloplanung zeigt und zeigt, dass sie für das Velo Gutes tun will, aber dieses Projekt ist wirklich kein Vorzeigeprojekt. Zwar hat man es auf weiten Strecken geschafft, einen Veloweg mit einer Breite von 1,25 Metern einzuplanen, das war schwierig, das verstehe ich. Es ginge aber besser und das hat die Stadt auch selbst bewiesen. In einem früheren Projektplan war nämlich bis zum Albisriederplatz ein Velostreifen eingeplant. Auf einer Seite ist der Veloweg jetzt ganz weg, um den Fussgängern mehr Raum zu lassen, auf der anderen Seite wurde der Velostreifen wieder verschmälert mit der Begründung, dass wegen der Streichung der Parkplätze 1,25 Meter reichten. Was die Stadt aber immer verspricht – dass die Velostreifen immer mindestens 1,5 Meter breit sein sollen – das ist hier plötzlich nicht mehr relevant. Das ist schade und peinlich.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Ganz so schlecht, wie es dargestellt wurde, ist dieses Projekt nicht. Ich würde sogar sagen, es ist – wenn man alle Umstände berücksichtigt – ein gutes Projekt, mit einem bestmöglichen Konsens unter den gegebenen räumlichen und inhaltli-*



4 / 4

chen Rahmenbedingungen. Mit diesem Projekt erhöht sich die Qualität an der Badenerstrasse für die Fussgängerinnen, für die Velofahrenden und für die ÖV-Benutzerinnen. Heute gibt es auf der Badenerstrasse im Projektperimeter keine Veloinfrastruktur, wenige Bäume, Längsparkplätze und eine nicht behindertengerechte Haltestelle. Mit dem geplanten Projekt werden beidseitig, wo immer möglich, Velostreifen markiert, es werden 19 zusätzliche Bäume gepflanzt und die Haltestelle wird behindertengerecht ausgebaut. Teilweise kann sogar das Trottoir verbreitert werden. Wenn durchgängig breitere Velostreifen umgesetzt werden sollen, dann geht dies entweder zulasten des Trottoirs oder des Eigentresses der Verkehrsbetriebe (VBZ). Die Anbindung des Velostreifens an den Albisriederplatz würde wegen der hohen Kosten für die Verschiebung von Anlagenteilen der VBZ hohe Kosten nach sich ziehen. Würde man dort also etwas verbessern, was rein geometrisch möglich wäre, müsste man die Anlage, die erst im Jahr 2015 gebaut wurde, abschreiben und nochmals neu bauen. Denn das Trottoir wollen wir auch nicht verschmälern. Die fehlende Veloquerung an der Sihlfeldstrasse soll in einem separaten Projekt angegangen werden, weil diese nicht im momentan betroffenen Perimeter ist. Zum Tempo 30: Es ist richtig, dass das Baurekursgericht das zur Neubeurteilung an den Stadtrat zurückgewiesen hat, es ist noch nicht entschieden. Neuigkeiten zur Lärm-sanierung werden bald folgen.

Das Postulat wird mit 72 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat