

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 18. April 2018

324.

Sicherheitsdepartement, Petition «Für eine lebensfreundliche Stadt Zürich» Zuschrift

IDG-Status: öffentlich

Am 22. November 2017 überreichten Mitglieder der Regionalgruppe Zürich von «umverkehR» dem Vorsteher des Sicherheitsdepartements die Petition «Für eine lebensfreundliche Stadt Zürich». Die Unterzeichnenden fordern Tempo 30 auf allen Strassen, an welchen die Lärmgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) überschritten werden. Ausgenommen davon seien Strassen, auf denen bereits heute Tempo 20 gelte. Zur Begründung wird ausgeführt, dass es in der Stadt Zürich 140 000 Personen gäbe, die gemäss der Lärmschutzverordnung (LSV) übermässigem Strassenlärm ausgesetzt seien. Die LSV schreibe vor, dass die Bevölkerung in der ganzen Schweiz bis spätestens am 31. März 2018 vor schädlichem Strassenlärm geschützt werden müsse. Um dies zu erreichen, müssten vorweg Massnahmen an der Quelle umgesetzt werden – dazu zähle Tempo 30. Die Stadt Zürich plane, dass nur 24 000 der 140 000 betroffenen Personen von einer bundesrechtskonformen Lärmsanierung profitieren sollten. Das sei inakzeptabel. Die Petitionärinnen und Petitionäre fordern den Stadtrat auf, sämtliche Betroffenen wirksam vor Strassenlärm zu schützen und überall dort die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, wo die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Tempo 30 sei nicht nur die mit Abstand günstigste Massnahme zur Lärmreduktion, sie erhöhe auch die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in den Quartieren. Die Stadtkanzlei bestätigte am 24. November 2017 den Eingang der Petition; sie wurde am 29. November 2017 dem Vorsteher des Sicherheitsdepartements zur Antragstellung zugewiesen.

Auf Antrag des Vorstehers des Sicherheitsdepartements wird an «umverkehR», Christian Harb, Präsident, geschrieben:

Am 22. November 2017 überreichten Mitglieder der Regionalgruppe Zürich von «umverkehR» dem Vorsteher des Sicherheitsdepartements die Petition «Für eine lebensfreundliche Stadt Zürich». Die Unterzeichnenden fordern Tempo 30 auf allen Strassen, an welchen die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Ausgenommen davon seien Strassen, auf denen bereits heute Tempo 20 gelte.

Zu Ihrer Forderung äussert sich der Stadtrat wie folgt:

Es trifft zu, dass in der Stadt Zürich rund 140 000 Einwohnerinnen und Einwohner übermässigem Lärm ausgesetzt sind. Aus diesem Grund hat der Stadtrat, gestützt auf das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV), für sämtliche Strassenabschnitte mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen Lärmsanierungsprojekte zur Auflage gebracht. Den gesetzlichen Vorgaben folgend wurden dabei als Massnahme erster Priorität auch Temporeduktionen geprüft. Aktuell sind in der Stadt Zürich auf über 100 Strassenabschnitten Geschwindigkeitsreduktionen angeordnet. Der Stadtrat anerkennt damit die positive Wirkung und das gute Kosten-Nutzenverhältnis von Geschwindigkeitsreduktionen; insbesondere jener von 50 km/h auf 30 km/h. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wurden gegen diese Verkehrsanordnungen Rechtsmittel ergriffen. Kürzlich hat das Bundesgericht mit Urteil vom 20. März 2018 (Verfahren 1C_117/2017 und 1C_118/2017) Beschwerden gegen zahlreiche Tempo-30-Strecken in verschiedenen Stadtkreisen und Tempo-30-Zonen im Kreis 2 abgewiesen. Die jetzt rechtlich bestätigten Tempomassnahmen werden nun zeitnah umgesetzt. Diverse weitere Rechtsmittelfverfahren gegen Tempoherabsetzungen sind jedoch nach wie vor bei verschiedenen Instanzen

hängig. Die abschliessenden Gerichtsentscheide stehen noch aus. Bleiben die Immissionsgrenzwerte auch unter Berücksichtigung der Massnahmen überschritten, werden dem Strassenhalter Sanierungserleichterungen gewährt. Ab erreichten Alarmwerten werden auf Kosten der Allgemeinheit als Ersatzmassnahme Schallschutzfenster eingebaut.

Im Rahmen der Strassenlärmsanierungsprojekte wurde für jeden einzelnen Strassenabschnitt mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen geprüft, ob eine Temporeduktion sinnvoll sowie zweck- und verhältnismässig ist. Da einzelne Geschwindigkeitsreduktionen nicht isoliert betrachtet werden sollen, wurde im Vorfeld der Strassenlärmsanierung das Konzept «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» vom Mai 2012 erarbeitet. Im Dezember 2013 folgte für die überkommunalen Strassen das Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung». Bei der Erarbeitung dieser Konzepte wurde von der Stadtverwaltung im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für das Stadtgebiet eine sorgfältige Interessenabwägung zu den Vor- und Nachteilen der Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen vorgenommen. Dabei sind neben der Lärmbelastung weitere Kriterien von Bedeutung:

Kriterien	Ausprägung für Tempo 30 hinderlich	Ausprägung für Tempo 30 förderlich
1 Randnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> keine publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen geringe Fussgängerfrequenzen 	<ul style="list-style-type: none"> publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen hohe Fussgängerfrequenzen Zentrumsfunktion (Quartierzentrum, Innenstadt)
2 Erscheinungsbild Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsorientierte Gestaltung (vierstreifige Strasse, Lichtsignalanlagen) 	<ul style="list-style-type: none"> siedlungsorientierte Gestaltung Potenzial zur Behebung vorhandener Sicherheitsdefizite
3 Funktion MIV	<ul style="list-style-type: none"> durchleiten/kanalisieren Hauptverkehrsstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden/sammeln Verbindungsstrasse
4 Ausweichverkehr	<ul style="list-style-type: none"> unerwünschte Verlagerungseffekte vom übergeordneten Netz in Quartierstrassen 	<ul style="list-style-type: none"> kaum unerwünschte Auswirkungen respektive flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr
5 Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> erhebliche Verlustzeiten infolge Tempo 30 viele Passagiere (Durchfahrer) betroffen 	<ul style="list-style-type: none"> kein ÖV vorhanden unerhebliche Verlustzeiten infolge Tempo 30 wenig Passagiere (Durchfahrer) betroffen
6 Strassenverkehrslärm	<ul style="list-style-type: none"> nicht relevant 	<ul style="list-style-type: none"> Lärmsanierung erforderlich
7 Einbettung	<ul style="list-style-type: none"> im Verkehrskonzept höherer Netzhierarchie zugeordnet 	<ul style="list-style-type: none"> Abfolge von Strassenabschnitten mit Tempo 30

Tabelle: Kriterienkatalog zur Beurteilung von Tempo 30 aus dem Konzept Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung

Die Erkenntnisse aus den oben erwähnten Konzepten sind in die kreisweise ausgearbeiteten akustischen Projekte für die Strassenlärmsanierung eingeflossen. Bei der Behandlung der dagegen erhobenen Einsprachen wurde sodann für jeden Abschnitt einzeln untersucht, ob zusätzliche Temporeduktionen denkbar sind oder ob der Einführung von Tempo 30 anderweitige, überwiegende Nachteile entgegenstehen.

Diese umfassende Beurteilung der Verhältnismässigkeit von Tempo 30 ist auch gemäss der Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes erforderlich. So schreibt die schweizerische Signalisationsverordnung (SSV) vor, dass eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit innerorts angeordnet werden kann, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV).

Anhand der Kriterien 3 und 4 kann beispielhaft aufgezeigt werden, wie der Stadtrat die Interessenabwägung vorgenommen hat. Wenn auf einer Hauptverkehrsachse entlang einer längeren Strecke neu Tempo 30 eingeführt wird, kann das zur Folge haben, dass eine alternative Verbindung durch verkehrsberuhigte Quartierstrassen kürzere Reisezeiten aufweist. Dies führt unter Umständen dazu, dass die Hauptverkehrsachse die Funktion, den Verkehr zu kanalisieren, nicht mehr wahrnehmen kann und sich ein Teil des Verkehrs in die Quartierstrassen verlagert. Dadurch steigt einerseits der Verkehrslärm in diesen bis anhin beruhigten Quartierstrassen. Andererseits können Verkehrssicherheitsdefizite entstehen, weil Quartierstrassen nicht auf grosse Verkehrsmengen ausgelegt sind.

Auch das Kriterium 5 spielt bei der Interessenabwägung eine grosse Bedeutung. Durch die Einführung von Tempo 30 verlängern sich die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs. Verlängert sich die Fahrzeit entlang einer Linie zu stark, so muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, um den Taktfahrplan weiter einhalten zu können. Dies führt zu Investitionskosten für zusätzliche Fahrzeuge und zu jährlich höheren Betriebskosten (zusätzliches Fahrpersonal, Treibstoffkosten usw.). Im Zonenkonzept Tempo 30 kommunal wurde errechnet, dass bei der Einführung von Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen mit IGW-Überschreitungen rund 25,3 Millionen Franken in neue Fahrzeuge investiert und rund 9,5 Millionen Franken jährlich an zusätzlichen Betriebskosten gedeckt werden müssten (Berechnungen Stand 2012).

Aus Sicht des Stadtrats erweist sich die Einführung von Tempo 30 als unverhältnismässig, wenn sie zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen mit entsprechenden negativen Konsequenzen führt oder substanziell höhere Kosten bzw. deutlich längere Reisezeiten im öffentlichen Verkehr bewirkt. Aus diesen Gründen kann der Stadtrat auf die pauschale Forderung der Petitionäre, Tempo 30 überall dort einzuführen, wo die Lärmgrenzwerte überschritten sind, nicht eintreten.

Es ist dem Stadtrat bewusst, dass das Ziel, die Bevölkerung vor gesundheitsschädigenden Strassenlärmbelastungen zu schützen, noch lange nicht erreicht ist und die Strassenlärmbelastung weiter gesenkt werden muss. Das geht auch aus dem neuen Massnahmenplan des Bundes (Nationaler Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung) hervor, der noch verstärkt auf Massnahmen an der Quelle setzt. Unabhängig davon hat der Stadtrat bereits weitere Untersuchungen angeordnet. An vier Pilotstrecken wird 2018 temporär Tempo 30 nachts zu Testzwecken eingeführt. Auch die Wirkung von lärmarmen Belägen wird derzeit getestet. Zusätzlich zu den gemäss Bundesrecht grundsätzlich erst ab Erreichen des Alarmwerts zu finanzierenden Schallschutzfenstern sieht der Stadtrat vor, bereits ab Überschreitung des Immissionsgrenzwerts Kostenbeiträge an den freiwilligen Einbau von Schallschutzfenstern auszurichten.

Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Sicherheits-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Gesundheits- und Umweltdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, den Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Verkehrsbetriebe und durch Zuschrift an «umverkehR», Christian Harb, Präsident, Postfach 8214, 8036 Zürich.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti