

ANFRAGE von Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf), Nicola Siegrist (SP, Zürich) und Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen)

Betreffend Strassenlärmsanierung ausserhalb der beiden Grossstädte: wie weiter?

Das Bundesgericht hat seit 2010 eine gefestigte Praxis zur Strassenlärmsanierung mit Tempo 30 entwickelt. Viele Urteile zeigen, dass das Bundesgericht der Lärmreduktion und insbesondere dem Lärmschutz an der Quelle als prioritäre Massnahme (Temporeduktion und lärmarme Beläge) einen hohen Stellenwert einräumt und deshalb in der Interessenabwägung Tempo 30 innerorts aus Lärmschutz-, aber auch aus Verkehrssicherheitsgründen stark priorisiert. Dies gilt auch dann, wenn auf Kantonsebene die Einführung von Tempo 30 erschwert worden ist, wie ein Bundesgerichtsurteil zum Fall Hägendorf im Kanton Solothurn zeigt.

Ende November 2025 ist im Kanton Zürich die Mobilitätsinitiative angenommen worden. Sie möchte die Einführung von Tempo 30 auf Staatsstrassen beschränken. In der Abstimmungsbotschaft schreibt der Regierungsrat u. a.: «Auch das geänderte Strassengesetz kann das Bundesrecht nicht übersteuern, es wird aber dort eine Wirkung entfalten, wo das Bundesrecht einen Ermessensspielraum einräumt.» Im Kanton Zürich leben – ausserhalb der beiden Städte Zürich und Winterthur – rund 180'000 Personen mit Lärm über dem Immissionsgrenzwert¹, viele davon an übermässig mit Strassenlärm belasteten Strassen. Verantwortlich für die Projektierung der Staatsstrassen ist die Baudirektion.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Um dem Lärm entgegenzuwirken, setzen das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) prioritär auf Massnahmen direkt an der Lärmquelle. So wird Lärm schon beim Entstehungsort vermindert. Vorrang haben deshalb Massnahmen wie lärmarme Strassenbeläge oder Temporeduktionen. Erachtet es der Regierungsrat als bundesrechtskonform, bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auf die Massnahme Temporeduktion als vorrangige Massnahme zu verzichten, auch wenn mit lärmarmen Belägen allein die Immissionsgrenzwerte noch nicht eingehalten werden können?
2. Wie viele Strassenabschnitte sind in den letzten fünf Jahren nach der Auflage gemäss §§ 12-13 bzw. nach §§ 16-17 Strassengesetz aufgelegt worden,
 - a. welche einen Abschnitt mit Tempo 30 aus Lärmschutzgründen beinhalteten?
 - b. welche einen Abschnitt mit lärmarmen Belägen enthalten?
 - c. welche beide lärmreduzierenden Massnahmen an der Quelle enthalten?
3. Auf wie vielen dieser Abschnitte wurde seither Tempo 30 umgesetzt, oder ist die Umsetzung mit Tempo 30 vorgesehen?

¹ Kanton Zürich, Umweltbericht: Lärm <https://www.zh.ch/de/umwelt-tiere/umweltschutz/umwelt-bericht/umweltbericht-laerm.html#-286702569>

4. Wie viele Abschnitte wurden oder werden aufgrund der Annahme der Mobilitätsinitiative neu beurteilt und sollen nun nicht mit Tempo 30 signalisiert werden?

Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung aller betroffenen Gemeinden und Strassenabschnitte für die Fragen 2 – 4.

5. Erfolgt bei diesen Abschnitten eine Umprojektierung mit breiteren Fahrspuren, welche auf Tempo 50 ausgerichtet sind?
6. Werden bei allen Strassensanierungen oder Strassenneubauprojekten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen Lärmgutachten erstellt, welche auch die Wirkung einer Temporeduktion auf Tempo 30 aufzeigen?
 - a. Sind die Gutachter angehalten, Empfehlungen dazu abzugeben?
 - b. Sind diese Gutachten öffentlich bzw. Teil der Auflage?
 - c. Wenn nein, warum nicht?

Judith Anna Stofer
Nicola Siegrist
Thomas Schweizer