

ANFRAGE von Nicola Siegrist (SP, Zürich), Jeannette Büsser (Grüne, Horgen) und Judith Stofer (AL, Dübendorf)

Betreffend Blockierte Strassenlärmsanierung auf der Westtangente in Zürich

Der Traum des Rosengartens lebt trotz langem Warten weiter. Erst nachdem Anwohnende 2017 gegen das ursprüngliche Lärmsanierungsprojekt zur Bucheggstrasse Einsprache erhoben hatten, wurden endlich lärmreduzierende Massnahmen an der Quelle geplant: Im September 2021 beschloss der Stadtrat der Stadt Zürich die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme auf der Westtangente (Buchegg-/Rosengartenstrasse).

Dies geschah in Übereinstimmung mit dem Kanton, nachdem Regierungsrätin Walker Späh nach dem Volks-Nein zum Rosengartentunnel betont hatte, dass nun die Stadt Zürich am Zug sei. Das umfangreiche Tempo-30-Gutachten der Stadt legt detailliert dar, warum keine negativen Auswirkungen auf das Strassennetz ausserhalb des Stadtgebiets zu erwarten seien. Dennoch liess sich die vom städtischen Sicherheitsdepartement im Mai 2022 zur Stellungnahme eingeladenen Kantonspolizei (KaPo) 1.5 Jahre Zeit, um dann mitzuteilen, dass Tempo 30 nicht eingeführt werden könne. Die Kantonspolizei schien ihrerseits keinerlei konkrete Abklärungen zur Frage der Auswirkungen auf das nicht-städtische Stadtgebiet gemacht zu haben. Nun wartet die lärmgeplagte Bevölkerung weiter, während der Schriftenwechsel andauert und ein allfälliges Verfahren bis zum Bundesgericht folgen könnte.

Damit ist die Strassenlärmsanierung an der Westtangente wiederum in weite Ferne gerückt, Tempo 30 ist trotz Stadtratsbeschluss vor 3 Jahren immer noch nicht ausgeschrieben. Somit könnte auch 40 Jahre nach Inkrafttreten der eidgenössischen Lärmschutzverordnung, also 2026, keine lärmmindernde Massnahme an der Quelle an der hochbelasteten Westtangente umgesetzt sein.

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

1. Für die Strassenlärmsanierung auf Stadtgebiet ist die Stadt Zürich zuständig (ausgenommen sind die Nationalstrassen). Tempo 30 ist wirksam, kostengünstig und für die Westtangente vom Stadtrat grundsätzlich beschlossen. Unterstützt der Regierungsrat die Einrichtung von Tempo 30 auf der Westtangente aus Lärmschutzgründen, wie vom Zürcher Stadtrat am 1. September 2021 beschlossen?
2. Ist dem Regierungsrat bekannt, dass sich die Kantonspolizei für die ablehnende Stellungnahme 1.5 Jahre Zeit gelassen hat, ohne dafür eine substantiellen Begründung zu finden? Erfolgte die ablehnende Haltung der Kantonspolizei sowie des Sicherheitsdepartements in Abstimmung mit der Gesamtregierung, wie in der NZZ vom 17. Mai 2024 (S.11) suggeriert wird? Falls diese Ablehnung durch die Kapo nicht in Abstimmung mit der Gesamtregierung erfolgte, was gedenkt der Regierungsrat in dieser Frage zu tun?
3. Besteht die Möglichkeit, dass der Regierungsrat gegen die Errichtung von Tempo 30 auf der Westtangente rechtlich vorgeht? Falls ja, bitten wir um eine detaillierte Begründung, weshalb die unhaltbare Lärmsituation an der Westtangente weiterhin toleriert wird.
4. Falls sich der Regierungsrat gegen die Einrichtung von Tempo 30 auf der Westtangente stellen sollte: Wieso wird dem Fazit der Wirkungsanalyse Tempo 30 der Volkswirtschaftsdirektion und der Stadt Zürich, dass Lärmreduktion direkt abhängig von der effektiven Geschwindigkeitsreduktion sei und in wahrnehmbarem Bereich liege, keine Bedeutung beigemessen?

5. Mit der vorgängigen Anfrage des SID bei der KaPo, ob Tempo 30 auf der Westtangente genehm sei, bevor es verfügt wird, verzögert sich die Lärmreduktion für die über 3'000 Anwohnenden an der Westtangente um weitere Jahre weit über die gesetzliche Frist von März 2018 hinaus. Damit bleibt auch deren Gesundheitsgefährdung infolge krass überhöhter Lärmbelastung erhalten. Bei welcher Instanz wäre eine allfällige Rechtsverzögerungsbeschwerde einzureichen?
6. Das Nationalstrassen-Ypsilon ist 2023 vom Parlament auf Antrag des Bundesrates aus dem Nationalstrassennetz gestrichen worden. Damit ist die Westtangente keine provisorische Nationalstrassen-Verbindung mehr zwischen den Nationalstrassen-Enden an der Pfingstweidstrasse, auf dem Milchbuck/Hirschwiese und beim Sihlhölzli, sondern eine gewöhnliche städtische Hauptverkehrsstrasse. Welche Auswirkung hat dieser Streichungsentscheid auf die Kapazitätsanforderungen, die Ausgestaltung und den Betrieb der Westtangente insbesondere im Abschnitt Buchegg-/Rosengartenstrasse?
7. Der kantonale Verkehrsrichtplan enthält das Ziel, den motorisierten Verkehr möglichst von den Wohngebieten fernzuhalten und aufs übergeordnete Strassennetz zu verlagern. Tempo 30 auf der Buchegg-/Rosengartenstrasse könnte den Effekt haben, dass sich ein Teil des Verkehrs auf die Nordumfahrung verlagern würde, also aus den Wohngebieten in der Stadt auf eine übergeordnete Verbindung ausserhalb der Stadt. Warum lehnt die Kapo Tempo 30 ab, obwohl diese eventuelle Verlagerung aus Sicht des Kantons erwünscht wäre?

Nicola Siegrist
Jeannette Büsser
Judith Stofer