

ANFRAGE von Wilma Willi (Grüne, Stadel) und Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)

Betreffend Entwicklung des Strassenlärms

Die Volkswirtschaftsdirektorin überraschte die Öffentlichkeit vor kurzem mit der Feststellung, dass der Strassenlärm mit der Zunahme der Elektromobilität sowieso abnehme und deshalb Tempo 30 zur Reduktion des Strassenlärms nicht mehr nötig sei. Dies erstaunt umso mehr, da die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Stadt Zürich eine Wirkungsanalyse Tempo 30 im Jahr 2020 durchführte, und das Fazit der Studie lautete: *«Die Einführung von Tempo 30 führt auch auf stärker frequentierten Strassen zu den gewünschten Ergebnissen. Die erzielte Lärmreduktion ist direkt abhängig von der effektiven Geschwindigkeitsreduktion. Sie liegt - wo eine entsprechende Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden konnte - im wahrnehmbaren Bereich.»*. Die subjektive Wahrnehmung vieler Strassenlärmgeplagten entlang von Hauptstrassen in Stadt oder Land ist eine andere und widerlegt die Aussage der Volkswirtschaftsdirektorin. Die Emission von Strassenlärm ist unter anderem abhängig vom Gewicht der Fahrzeuge und der Zahl der Fahrzeuge. Beides nimmt laufend zu. Bekanntlich kann eine Reduktion der Emission auch mit sogenannten «Flüsterbelägen» erfolgen. Diese werden aber im Kanton Zürich nur bei einer Belagserneuerung eingebaut. Entsprechend müssen lärmgeplagte Menschen 10 bis 20 Jahre bis zu einer Sanierung warten. Eine Reduktion der Immissionen kann weiter durch Lärmschutzwände erreicht werden. Allerdings ist diese Massnahme in Städten, aber oft auch in Kernzonen auf dem Land gar nicht möglich; dies, weil schützenswerte Ortsbilder als Ausschlussgrund für Lärmschutzwände gelten. Dazu kommt auch, dass der Lärmpegel entlang einer Strasse nicht effektiv gemessen wird, sondern wird mit einem Berechnungsmodell gerechnet (sonRoad18). Dabei wird eine repräsentative Fahrzeugflotte angenommen. Inwiefern die «legalen» überlauten Fahrzeuge, die so gebaut sind, dass sie den Messmodus erkennen, in den Berechnungen aufgenommen sind, ist unklar.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Antworten auf folgende Fragen:

1. In der Antwort auf die Anfrage 331/2021 führte der Regierungsrat aus, dass teilweise jedes fünfte Auto und jedes zehnte Motorrad massiv zu laut unterwegs war. Gibt es seit dieser Messung der Fachstelle Lärmschutz weitere entsprechende Messungen, mit denen der Anteil überlauter Fahrzeuge im Strassenverkehr erfasst wurde?
2. Gemäss Aussagen der Volkswirtschaftsdirektorin würde die Zunahme der Elektromobilität den Strassenlärm stark reduzieren. Wie beurteilt der Regierungsrat den gegenläufigen Effekt auf die Zunahme des Strassenlärms durch die Vergrösserung der Fahrzeugflotte und das zunehmende durchschnittliche Gewicht der Fahrzeuge?
3. 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 wahrnehmbaren Bereich liege, keine Bedeutung beigemessen?
4. Wie setzt sich der Kanton Zürich dafür ein, dass auch der Anteil der überlauten Fahrzeuge in die repräsentative Fahrzeugflotte aufgenommen wird, damit der gerechnete Schallpegel besser den effektiven Zuständen entspricht?
5. Gemäss aktueller Rechtsprechung des Bundesgerichts wird eine Geschwindigkeitsreduktion, insbesondere 30 km/h, als eine wissenschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung von Strassenlärm betrachtet. Weshalb ist der Regierungsrat der Ansicht, dass diese Beurteilung im Kanton Zürich nicht zutrifft?

6. Gemäss Faktenblatt «Lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30» der Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute hat Tempo 30 insbesondere wegen den zunehmend elektrifizierten Fahrzeugen ein grosses flächendeckendes Potential zu Lärmreduktion in den Städten. Das wiederum könne die enormen externen Lärmkosten und die Wertverluste von Immobilien vermindern. Beurteilt der Regierungsrat diese Aussagen anders als die Lärmschutzfachleute der Kantone?
7. Gemäss dem gleichen Faktenblatt reduziert sich der Anhalteweg bei trockener Fahrbahn bei 30 km/h um rund 19 m gegenüber dem Anhalteweg bei 50 km/h. Gemäss diesen Angaben überleben drei Mal mehr angefahrene Menschen, wenn sie bei Tempo 30 angefahren werden statt mit Tempo 50. Wie will der Regierungsrat diese Tatsachen betreffend Sicherheit Rechnung tragen?

Wilma Willi
Silvia Rigoni