

# Tempo 30 auf Zürichs Strassen wäre fatal

Der Stadtrat erwägt ernsthaft, die Geschwindigkeit im Zürcher Strassenverkehr praktisch durchgehend auf 30 Kilometer pro Stunde zu reduzieren. Doch es ist falsch, den Lärmschutz über alles andere zu stellen. Von Michael von Ledebur



Das rot-grün regierte Zürich mag die Automobilisten nicht. Parkplätze werden im grossen Stil entfernt, an ihrer statt sollen Bäume spriessen und Velowege entstehen. Spuren werden abgebaut, Routen mittels Einbahnführungen unattraktiv gemacht. Nun soll den Automobilisten die Fahrt durch die Stadt endgültig vergällt werden.

Anfang Juni wurde bekannt, dass der Stadtrat noch in diesem Jahr einen Entscheid über die «Weiterführung der Strassenlärmassanierung» fällen will. Das heisst nichts anderes, als dass die Einführung von Tempo 30 mit wenigen Ausnahmen auf allen Strassen des Stadtgebiets, also auch Hauptverkehrsachsen, zur Debatte steht. Tatsächlich kann der Stadtrat die Signalisation nach Belieben anpassen und muss den Kanton nicht um Erlaubnis fragen, solange er keine baulichen Massnahmen vornimmt.

## Der Lärmschutz als Waffe

Begründet werden die entsprechenden Überlegungen mit dem Lärmschutz. Das ist unbestritten ein wichtiges Anliegen. Doch die Massnahme würde in die völlig falsche Richtung führen. Erstens steht sie unter Ideologieverdacht. Zweitens wird die Wirkung von Tempo 30 überschätzt, und Alternativen werden ignoriert. Drittens hätte der Schritt weitreichende Folgen – nicht nur für die Automobilisten und Zürichs Funktion als Zentrum, sondern auch für den öffentlichen Verkehr, der verlangsamt und unattraktiv gemacht würde. Viertens ist niemandem gedient, wenn man das Ruhebedürfnis über alle anderen Bedürfnisse stellt und sich pragmatischen Lösungen, insbesondere beim Bauen, verschliesst.

Unter Ideologieverdacht steht das Anliegen nur schon deshalb, weil es in den Reigen der Massnahmen rot-grüner Verkehrspolitik passt. Aber auch, weil Tempo 30 früher oft anders begründet wurde, nämlich mit Sicherheitsbedenken. In diesem Licht erscheint die Lärmschutzverordnung als Instrument, mit dem ein langegehetes Vorhaben verwirklicht werden kann.

In der Hand von Anwohnern ist die Verordnung tatsächlich längst zur tauglichen Waffe geworden, um ungeliebte Neubauten an Hauptverkehrsachsen zu torpedieren – wer glaubt, dass dies aus Sorge der lieben Nachbarn um das Wohlergehen der künftigen Bewohner geht, ist naiv. Ebenso durchsichtig ist das Ziel rot-grüner Politik, die Vierräder möglichst aus der Stadt zu verbannen.

Es ist unbestritten, dass Tempo 30 unter Laborbedingungen ein Mittel gegen Lärmbelastung ist.

Das grosse Verkehrsaufkommen hat im städtischen Gebiet längst zu einer Durchschnittsgeschwindigkeit unter dem erlaubten Maximum geführt; sie liegt bei rund 40 Kilometern pro Stunde.

Doch der Effekt fällt in der Realität weit geringer aus. Das grosse Verkehrsaufkommen hat im städtischen Gebiet längst zu einer Durchschnittsgeschwindigkeit unter dem erlaubten Maximum geführt; sie liegt bei rund 40 Kilometern pro Stunde.

Bei einer Messung in der Stadt Zürich im Jahr 2019 zeigte sich, dass die Automobilisten ihr Tempo auf Tempo-30-Strecken um lediglich 7 Kilometer pro Stunde, von 42 auf 35, reduzierten. Im Durchschnitt sinkt die Lärmbelastung bei Tempo 30 im Vergleich zu der bei Tempo 50 um 3 Dezibel. Das ist klar hörbar, allerdings wird die Wirkung gerne überschätzt. Der Verkehrslärm wird dadurch nicht, wie oft behauptet, halbiert – dies wäre erst bei einer Reduktion von 10 Dezibel der Fall.

Gerne wird die flächendeckende Einführung von Tempo 30 als alternativlos dargestellt – die Gerichte hätten die Stadt Zürich doch mehrmals zu diesem Vorgehen verdonnert. Es stimmt zwar, dass der Verkehrsclub der Schweiz mehrmals Strassenbauprojekte, die nicht die Einführung von Tempo 30 zum Ziel hatten, mit Einsprachen verhindern konnte. Und die Gerichte monierten wiederholt, dass die Stadt den Anforderungen der Lärmschutzverordnung nicht nachkomme. Aber Tempo 30 ist nur eine von mehreren Möglichkeiten für Lärmschutz. Es gibt Alternativen. Mit diesen hat sich der Stadtrat bisher aber viel zu wenig befasst.

Als Alternative bietet sich in erster Linie der Einbau von sogenannten Flüsterbelägen an – Strassenbelägen mit leicht poröser Struktur, die den Lärm schlucken. Infolge Abnutzung sinkt der Lärmdämmungseffekt zwar mit der Zeit, er liegt gemäss dem Bundesamt für Umwelt aber durchschnittlich bei beachtlichen 6 Dezibel – rund doppelt so viel wie bei Tempo 30. Der Flüsterbelag hat auch Nachteile. Er ist etwas teurer im Einbau und hat eine geringere Lebensdauer. Dennoch: Dass in der Stadt Zürich bisher bescheidene 5,7 Kilometer von dem Belag gebaut wurden, spricht Bände.

Würde Tempo 30 tatsächlich flächendeckend eingeführt, hätte dies nicht nur für Automobilisten Folgen. Die Lärmbelastung würde sich für jene Anwohnerinnen und Anwohner, die direkt an den Verkehrsachsen wohnen, zwar in gewissem Umfang reduzieren. Aber in den Quartieren wäre mit Mehrverkehr zu rechnen. Fällt die Hierarchie zwischen Hauptverkehrsachsen und Quartierstrassen, wird sich der Verkehr zunehmend auf Letztere verlagern.

Vor allem aber bekäme der öffentliche Verkehr ein Problem. Die Annahme ist gut begründet, dass er schlicht verlangsamt würde – auch wenn dies von linker Seite bestritten wird. Die Verlangsa-

mung würde einiges kosten, weil zusätzliche Kurse geschaffen werden müssten. Mit einmalig 70 Millionen Franken für die Anschaffung von Rollmaterial rechnen die Verkehrsbetriebe Zürich – und mit 20 Millionen Franken jährlich für den Betrieb der zusätzlichen Fahrzeuge. Ob dies der Zürcher Verkehrsverbund zahlen müsste oder ob die Kosten an der Stadt hängenblieben, ist offen. Aber die Kosten sind nicht einmal der zentrale Punkt. Das Problem ist vielmehr, dass der öffentliche Verkehr unattraktiver würde. Damit würde er weniger genutzt.

Man mag nun einwenden, dass der Stadtrat gar keine andere Wahl habe, als die flächendeckende Temporeduktion zu verordnen, weil er sich an die Lärmschutzverordnung des Bundes halten müsse. Es wäre aber falsch, diese quasi als gottgegebene Vorgabe zu nehmen. Die Corona-Krise hat deutlich vor Augen geführt, dass jede gesundheitspolitische Massnahme sorgfältig abgewogen werden muss, weil andere Bedürfnisse ebenfalls wichtig sind – wobei anzumerken ist, dass in der Vergangenheit bereits Milliarden in Lärmschutzmassnahmen investiert wurden.

Es gibt ein erhellendes Beispiel unmittelbar neben Zürichs Stadtgrenze dafür, dass das Gebot des Abwägens auch für die Lärmschutzverordnung gilt – mit dem Flughafen. In einem relativ grossen Gebiet werden Grenzwertüberschreitungen toleriert. Ginge man nach der reinen Lehre, müsste man den Flughafen schliessen.

Gewichtige Interessen stehen einander auch in den Städten gegenüber – nicht nur zwischen Lärmschutz und öV sowie Lärmschutz und Mobilität, sondern auch zwischen Lärmschutz und dem raumplanerischen Bedürfnis nach Verdichtung. Derzeit steht der Grundsatz, dass der Lärm an der Quelle bekämpft werden soll, über allem. An diesem Grundsatz ist nichts falsch, aber wenn man verschiedenen Bedürfnissen gerecht werden will, braucht es pragmatische Lösungen.

## Fragwürdige Messungen

Gemessen wird nach heutiger Praxis stets am offenen Fenster. Dabei ist es doch entscheidend, ob Anwohner dem Lärm ungeschützt ausgesetzt sind oder ob Lärmschutzfenster und weitere bauliche Massnahmen ihn weitgehend abhalten. Dies ist heute zu einem guten Teil Standard. Doch derzeit liegen in der Stadt und im Kanton mehrere Bauprojekte auf Eis, weil die Gerichte die Lärmschutzverordnung strenger auslegen als früher. Im Kanton Zürich versuchte man das Bauen zu ermöglichen, indem man an lauten Strassen lärmabgewandte Räume und einen ruhigen Aussenraum vorschrieb. Aber auch diese Lösung wird von den Gerichten nicht mehr als Standard anerkannt. Besonders paradox wirkt dies, wenn es Neubauten verhindert, während die Mieter in den bestehenden Altbauten schlecht vor dem Strassenlärm geschützt sind.

All dies ist weniger den Gerichten anzulasten als den Konstruktionsfehlern der Lärmschutzverordnung. Die eidgenössischen Räte haben das erkannt und eine Motion des Aargauer GLP-Nationalrats Beat Flach vor vier Jahren angenommen. Diesen Sommer wird sich nun endlich auch der Bundesrat der Sache annehmen.

Man soll den Lärmschutz verbessern – aber ohne die Hierarchie zwischen Hauptverkehrsachsen und Quartierstrassen aufzuheben, ohne den öffentlichen Verkehr zu verlangsamen und ohne die Verdichtung in den Städten zu verhindern. Vielmehr gilt es Alternativen zu prüfen und das Tempo auf Hauptverkehrsachsen nur in gut begründeten Ausnahmefällen zu reduzieren. Auf eidgenössischer Ebene ist die Lärmschutzverordnung so anzupassen, dass sie beim Bauen entlang von Hauptverkehrsachsen pragmatische Lösungen erlaubt. Weitere Massnahmen sind nötig: Die in der Corona-Zeit aktiver gewordenen Autoposer, die den Motor grundlos aufheulen lassen, müssen in die Schranken gewiesen werden. Grosskontrollen, wie sie die Polizei nun zunehmend macht, sind dringend nötig.

Ein flächendeckender Einsatz eines einzelnen Mittels ist in der Verkehrspolitik selten der richtige Weg. Die Klärung des Einzelfalls ist zielführender. Führt der Stadtrat generell Tempo 30 ein, wird er die einen vor den Kopf stossen, die anderen enttäuschen – und viele neue Probleme schaffen.