An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen, eingereicht von den Gemeinderäten M. Wäckerlin (PP), A. Geering (CVP) und U. Hofer (FDP)

Am 25. Juni 2018 reichten die Gemeinderäte Marc Wäckerlin namens der SVP-Fraktion, Andreas Geering namens der CVP/EDU-Fraktion und Urs Hofer namens der FDP-Fraktion mit 19 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Der Stadtrat kündigte an, zur Strassenlärmsanierung auf der Schaffhauserstrasse, Bachtelstrasse, Pflanzschulstrasse und am Oberem Deutweg Temporeduktionen einzuführen. Gerade der Obere Deutweg aber ist eine wichtige Durchgangsstrasse zwischen Grüze und Autobahn.

Am 24. September 2017 sagte die Mehrheit des Kantons, und auch der Stadt Winterthur, deutlich JA zur Verankerung des motorisierten Individualverkehrs in der Verfassung und zu einem leistungsfähigen Strassen- und Gesamtverkehrsnetz. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit im Strassennetz ist demnach mindestens auszuschliessen.

Eine Belagssanierung bringt ohne Temporeduktion ca. 7dB Verbesserung, also mehr als eine Halbierung des Lärms, wobei die Wirkung bei Tempo 50 besser ist, als bei Tempo 30.

Durch technischen Fortschritt werden Fahrzeuge ohnehin leiser. Hybrid- und Elektrofahrzeuge sind kaum mehr wahrnehmbar. Mit Zunahme des Anteils elektrisch betriebener Fahrzeuge werden Massnahmen zur Lärmsanierung in absehbarer Zeit obsolet, womit sich allzu grosse Änderungen und Investitionen in die Strassenlärmsanierung nicht mehr lohnen.

Wir stellen dem Stadtrat deshalb folgende Fragen:

- 1. Wann und wo wird der Stadtrat bei den geplanten Tempo 30 Zonen den obligatorischen Ausgleich zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes schaffen?*
- 2. Warum wird nicht der Belag saniert oder eine andere bauliche Massnahme getroffen (Schutzmauern, Mehrfachverglassungen), statt die Geschwindigkeit zu reduzieren?*
- 3. Wie hat sich der Anteil an elektrisch und hybrid angetriebenen Fahrzeugen in den letzten zwanzig Jahren entwickelt?*
- 4. Wie hat sich der durchschnittliche Lärmpegel pro neuzugelassenem Fahrzeug in den letzten zwanzig Jahren entwickelt?*
- 5. In Anbetracht dieser Entwicklung, wann wird der Stadtrat voraussichtlich die Tempomassnahmen wieder aufheben?*
- 6. Wieviel werden die Temporeduktionen kosten (inklusive Abbau von Fussgängerstreifen, Velostreifen, Vortrittsignalisation, Aufbau von Schikanen, Aufbau der obligatorischen Ausgleichmassnahmen)?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Rechtliche Grundlagen

Das Umweltschutzgesetz, in Kraft getreten am 1. Januar 1985 (USG, SR 814.01) und die Lärmschutz-Verordnung, in Kraft getreten am 1. April 1987 (LSV, SR 814.41), wollen die Bevölkerung vor schädlichem oder lästigem Lärm schützen. In diesen Gesetzen wird unter anderem die Sanierung von bestehenden ortsfesten Anlagen verlangt, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen. Strassen gelten als ortsfeste Anlagen und müssen, sofern ihre Emissionen an Empfangspunkten lärmempfindlicher Räume zu Grenzwertüberschreitungen führen, saniert werden, und zwar so weit, «als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden». (Art. 16 USG und Art. 13 LSV).

2. Sanierungsmassnahmen

Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen. Die Strassenlärm-Sanierungen sind aber ein aufwändiges und langwieriges Projekt. Ein Teil der Aufgaben für Planung, Projektierung und Realisierung wurde an geeignete Planungsbüros ausgelagert. Leitung und Gesamtkoordination für die Strassenlärm-Sanierungen liegen beim Baupolizeiamt im Departement Bau.

2.1 Verfahren

Die Projektierung und die Umsetzung der Sanierungsmassnahmen erfolgt nach den Verfahrensvorschriften für die Projektfestsetzung von Strassen (§§ 12 - 17 Strassengesetz, StrG, LS 722.1). Um Sanierungsprojekte einheitlich, möglichst fehlerfrei und effizient abzuwickeln, wurde die Berichterstattung der Projekte standardisiert.

2.2 Massnahmen

Grundsätzlich haben Massnahmen an der Quelle gegenüber Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg oder solchen am Immissionsort Vorrang. Das Ziel ist eine für die Örtlichkeiten *massgeschneiderte Kombination von verschiedensten Massnahmen*, angefangen mit der Planung des Raumes, der Lenkung und Beruhigung des Verkehrs, fortgesetzt mit der Gestaltung des Strassenraumes und dem Bau von Wänden, Dämmen oder dem Einbau von lärmarmen Belägen, ergänzt durch den Einbau von Fenstern.

3. Stand Strassenlärm-Sanierungen in Winterthur

3.1 Alarmwert-Sanierungen überkommunaler und kommunaler Strassen abgeschlossen

Bei Gebäuden entlang von Strassen mit *Alarmwertüberschreitungen* wurden in Winterthur in den letzten 20 Jahren Erleichterungen beantragt und Schallschutzfenster zu Lasten der Anlagenhalterinnen und Anlagehalter eingebaut. Der Lärmbelastungskataster der Stadt Winterthur ist Grundlage für die Projektierung von Strassenlärm-Sanierungen. Der Kataster zeigt die Gebäude, bei denen mögliche Überschreitungen der Grenzwerte vorhanden sind. Die Lärmsanierung umfasst die Feststellung der konkreten Lärmbelastung, die Beurteilung bezüglich der geltenden Grenzwerte und die Planung von geeigneten Massnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung bzw. zur möglichen Einhaltung der *Immissionsgrenzwerte*.

3.2 Immissionsgrenzwert-Sanierungen überkommunale Strassen abgeschlossen

Am 15. Januar 2014 hat der Stadtrat das Projekt für die Strassenlärm Immissionsgrenzwertsanierung der überkommunalen Strassen festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurden keine

Rechtsmittel ergriffen, so dass die Massnahmen in der Zwischenzeit realisiert wurden und die überkommunalen Strassen somit als lärmsaniert gelten.

3.3 Immissionsgrenzwert-Sanierung kommunale Strassen publiziert

3.3.1 Stand der Sanierung aus rechtlicher Sicht

Das geplante Sanierungsprogramm der kommunalen Strassen in Winterthur orientiert sich an den Vorgaben der Baudirektion (FALS - Fachstelle für Lärmschutz Kanton Zürich) und der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich. Die Sanierungsfrist wäre am 31. März 2018 abgelaufen. Der Bundesrat hat aber am 12. Februar 2018 die Revision der LSV genehmigt und die angepasste Verordnung ist am 1. April 2018 in Kraft getreten. Damit wurde das Ausrichten von Bundesbeiträgen für Lärm-Sanierungen bis Ende 2022 verlängert.

3.3.2 Massnahmen

Grundlagen für das Sanierungsprogramm in Winterthur sind im Wesentlichen eine Vorstudie zur Machbarkeit aus dem Jahr 2011 und darauf aufbauend konkret ausgearbeitete Massnahmen.

Temporeduktionen

Bei einer Temporeduktion von gefahrenen 50 km/h auf 30 km/h ist mit einer Lärmreduktion von ca. 1-3 dB zu rechnen. Ein Anteil der belasteten Gebäude kann unter Umständen mit dieser Massnahme saniert werden. Das Baupolizeiamt hat in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei, dem Tiefbauamt, sowie Stadtbus Winterthur die Ergebnisse der erwähnten Studien für die Umsetzbarkeit von Temporeduktionen als Massnahmen an der Quelle im Detail überprüft. Es wurden sechs Strassenabschnitte bestimmt, bei denen die Massnahme wirksam und betrieblich/wirtschaftlich tragbar ist und die Umsetzung mit Blick auf die bundesrechtliche Sanierungsfrist in einem vertretbaren Zeitrahmen realistisch erscheint

- Florenstrasse
- Bachtelstrasse
- Schaffhauserstrasse (Abschnitt Wülflinger- bis Neuwiesenstrasse)
- Talackerstrasse
- Pflanzschulstrasse (Abschnitt Römer- bis Tösstalstrasse)
- Oberer Deutweg

Der Stadtrat erteilte am 3. Mai 2017 dem Tiefbauamt den Auftrag, für diese sechs Strassenabschnitte Verkehrsgutachten (inkl. Massnahmenplanung) zur Umsetzung von Massnahmen an der Quelle auszuarbeiten.

Florenstrasse: Im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsgutachten wurde der DTV (durchschnittliche Tagesverkehr) überprüft und die Immissionen neu berechnet. Dabei wurde festgestellt, dass an der Florenstrasse keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorliegen und sich somit – entgegen der Annahmen im Beschluss des Stadtrats vom 3. Mai 2017 (SR.17.373-1) – keine Massnahme an der Quelle aus Lärmschutzgründen rechtfertigt.

Talackerstrasse: Im Abschnitt Römer- bis Frauenfelderstrasse besteht inzwischen eine Tempo-30-Zone.

Die Verkehrsgutachten geben Auskunft über die Verkehrsmengen, die Strassenhierarchie, die Verkehrsunfälle und Sicherheitsaspekte sowie das Geschwindigkeitsverhalten auf den betroffenen Strassenabschnitten. Die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner kommen zum Schluss, dass sich die vier verbliebenen Strassenabschnitte

- Bachtelstrasse
- Schaffhauserstrasse
- Pflanzschulstrasse
- Oberer Deutweg

für die Einrichtung der entsprechenden Tempozonen eignen. Gestützt auf die Abklärungen in den Gutachten sind, wo notwendig, konkrete (bauliche und/oder signalisations- und markierungstechnische) Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen

Schallschutzfenster

Für Liegenschaften, bei denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen, werden (unter Berücksichtigung allfälliger Massnahmen an der Quelle) Erleichterungen beantragt und Beiträge an Schallschutzfenster ausbezahlt.

3.3.3 Kosten

Die Kosten für die Sanierung der kommunalen Strassen belaufen sich auf rund Fr. 955'000, unterteilt in Beiträge an Schallschutzfenster von rund Fr. 500'000 und Massnahmen für Temporeduktionen von rund Fr. 300'000. Die restlichen Kosten sind Kosten für die externen Ingenieurbüros und Verwaltungskosten. Der Stadtrat hat die Kosten am 9. Mai 2018 gestützt auf § 103 Abs. 1 des Gemeindegesetzes (GG) als gebundene Ausgaben zulasten des entsprechenden Sammelkredites im Budget bewilligt und freigegeben. Für die Stadt Winterthur werden sich die Gesamtkosten nach Abzug der Bundesbeiträge voraussichtlich auf etwa Fr. 836'000 (inkl. Planungskosten) für die lärmtechnische Sanierung der kommunalen Strassen gemäss Auflageprojekt belaufen.

3.3.4 Öffentliche Auflage und Publikation

Alle Sanierungsprojekte werden im Kanton Zürich nach § 16 Strassengesetz öffentlich aufgelegt. Bei der Einführung von Tempo 30 handelt es sich um eine Verkehrsanordnung, die in die Zuständigkeit der Stadtpolizei fällt. Am 9. Mai 2018 hat der Stadtrat beschlossen, das Strassenlärm-Sanierungsprojekt für die kommunalen Strassen nach Strassengesetz und mit entsprechenden Verkehrsanordnungen für die Bachtelstrasse, Schaffhauser-/Ruhtalstrasse, Pflanzschulstrasse, Oberer Deutweg aufzulegen.

3.3.5 Einsprachen

Beim Baupolizeiamt sind dagegen 25 Einsprachen eingegangen. In einer Einsprache wird unter anderem der Antrag gestellt, Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme auf weiteren Strassen und Strassenabschnitten

- Haldenstrasse von der Lind- bis Rychenbergstrasse
- Rychenbergstrasse von der Haldenstrasse bis Beginn der Tempo-30 Zone an der Rychenbergstrasse
- Kanzleistrasse von der Landvogt-Waser-Strasse bis Tösstalstrasse
- Untere Briggerstrasse von der unteren Briggerstrasse 7 bis Zürcherstrasse
- Untere Vogelsangstrasse von der Lagerhausstrasse bis Breitestrasse
- Wülflingerstrasse von der Salomon-Hirzel-Strasse Ost bis Zypressenstrasse

einzuführen, während sich eine Einsprache gegen die Einführung von Tempo 30 auf den vier publizierten Strassenabschnitten wehrte.

Die Einsprachen werden derzeit noch geprüft. Der Stadtrat wird darüber befinden und den Einsprechenden den Entscheid mit einer Rechtsmittelbelehrung eröffnen. Da zahlreiche Einsprechende am Verfahren beteiligt sind und sie teilweise gegensätzliche Positionen vertre-

ten, besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass der Entscheid des Stadtrats an eine höhere Instanz (Baurekursgericht, Statthalteramt) weitergezogen wird. Der Stadtrat sieht diesen allfälligen Entscheiden mit Interesse entgegen. Die Verfahren werden zeigen, wo Lärmreduktionen mit einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 rechtlich möglich sind.

4. Weitere parlamentarische Vorstösse

4.1 Postulat

Am 3. Juli 2017 wurde das Postulat betreffend Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion (GGR-Nr. 2017.100) eingereicht, welches am 28. Mai 2018 an den Stadtrat überwiesen wurde. Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten zu prüfen, auf welchen Abschnitten der Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen, wo die Lärm-, bzw. Immissionsgrenzwerte überschritten werden, Tempo 30 eingeführt werden könnte und wie dies umgesetzt werden soll.

4.2 Schriftliche Anfrage

Am 27. August 2018 wurde die Schriftliche Anfrage betreffend Auswirkungen der Erweiterung Art. 104 der Kantonsverfassung - Lärmsanierung (GGR-Nr. 2018.83) eingereicht. In dieser Schriftlichen Anfrage wird die Frage gestellt, inwiefern eine allfällige Temporeduktion z.B. von 50 oder 40 auf 30 km/h aus Gründen der Lärmsanierung oder aus anderen Gründen eine Kompensation gemäss Art. 104 Abs. 2bis zur Folge hätte, weil dadurch die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sein könnte. Die Schriftliche Antwort wird zusammen mit der vorliegenden Interpellation durch den Stadtrat beantwortet.

5. Gegenvorschlag Anti-Stauinitiative

Am 13. März 2017 hat der Kantonsrat den Gegenvorschlag zur kantonalen Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stauinitiative)» verabschiedet. Der Gegenvorschlag (**in fetter Schrift**) sieht eine Änderung der Kantonsverfassung (KV) vor.

Art. 104

¹ *Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz.*

² *Der Kanton übt die Hoheit über die Staatsstrassen aus.*

^{2bis} **Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.**

³ *Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet.*

Der Regierungsrat hatte der kantonalen Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti Stauinitiative)» ursprünglich einen eigenen Gegenvorschlag unterbreitet. Darin war festgehalten, dass der Kanton auf den Staatsstrassen für eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den motorisierten Privatverkehr sorgt. Der Kantonsrat hat dann den Gegenvorschlag des Regierungsrates noch mit dem Zusatz ergänzt, dass eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist.

Am 26. Juni 2017 wurde im Grossen Gemeinderat die dringliche Interpellation betreffend den Auswirkungen einer Annahme des Gegenvorschlags zur «Stopp der Verkehrsbehinderung»-Initiative auf die Stadt Winterthur eingereicht (GGR-Nr. 2017.85). Der damalige Vorsteher des Departements Bau äusserte sich in der Debatte vom 26. Juni 2017 zusammenfassend wie folgt: «Der Stadtrat hat zur Kenntnis genommen, dass mit dem Zusatz betreffend Ausgleich bei einer Verminderung der Leistungsfähigkeit zum ursprünglichen Gegenvorschlag

des Regierungsrates die rechtliche Bedeutung des Artikels damit um einiges unklarer wurde. Für den Stadtrat ist deshalb die Umsetzung mit nicht unerheblicher Rechtsunsicherheit verbunden, weshalb er gegenüber dem Gegenvorschlag des Kantonsrates eine ablehnende Haltung eingenommen hat». Am 24. September 2017 wurde der Gegenvorschlag von den Abstimmenden mit 61 % angenommen.

Trotz den im Rahmen der Beantwortung der dringlichen Interpellation angedeuteten Rechtsunsicherheiten geht der Stadtrat angesichts des klaren Wortlauts davon aus, dass der Gegenstand in Art. 104 Abs. 2^{bis} KV lediglich die Staatsstrassen und nicht sämtliche Strassen in Winterthur sind. Das bedeutet, dass der Artikel auf die überkommunalen Strassen in Winterthur grundsätzlich angewendet werden muss. Ohne gegensätzlichen Gerichtsentscheid wird der Stadtrat den Artikel auf die kommunalen Strassen in Winterthur nicht freiwillig anwenden.

Damit stellen sich nach Auffassung des Stadtrates bei der Lärmsanierung der kommunalen Strassen durch eine Temporeduktion eigentlich keine Fragen zu einem Ausgleich der Leistungsfähigkeit gemäss Art. 104 Abs. 2bis. Trotzdem sollen generelle, wesentliche Erkenntnisse zu Temporeduktionen und Leistungsfähigkeit und zur Lärmsanierung von Strassen in den nachfolgenden Fragen beantwortet werden.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Wann und wo wird der Stadtrat bei den geplanten Tempo 30 Zonen den obligatorischen Ausgleich zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes schaffen?»

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass eine Temporeduktion die Leistungsfähigkeit einer kommunalen Strasse grundsätzlich nicht vermindert. Zudem hat Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung ausschliesslich die Staatstrassen zum Gegenstand. Die Bachtelstrasse, Schaffhauserstrasse von der Wülflinger- bis zur Neuwiesenstrasse, Pflanzschulstrasse und der obere Deutweg sind keine Staatsstrassen, sondern kommunale Strassen.

Die Erkenntnis des Stadtrates, dass eine Temporeduktion die Leistungsfähigkeit einer Strasse grundsätzlich nicht vermindert, stützt sich unter anderem auf entsprechende Studien (vgl. dazu Antwort des Stadtrates auf Schriftliche Anfrage GGR-Nr. 2018.83).

Dass eine Temporeduktion von signalisiert 50 auf 30 km/h die Kapazität des Strassennetzes nicht vermindert, lässt sich auch folgendermassen erklären: Der Abstand, den ein Fahrzeug zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten muss, steigt mit zunehmender Geschwindigkeit. Bei Tag und auf trockener, ebener Strasse genügt zwischen Personenwagen ein Abstand von halb so vielen Metern, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt («halber Tacho», vgl. explizit BGE 104 IV 192). Bei 50 km/h beträgt der einzuhaltende Abstand demnach 25 Meter. Für diese Strecke benötigt ein Auto bei 50 km/h 1,8 Sekunden. Bei 30 km/h beträgt der einzuhaltende Abstand 15 Meter. Ein Auto mit 30 km/h benötigt für 15 Meter ebenfalls 1,8 Sekunden. Bei beiden Geschwindigkeiten weist die Strasse demnach dieselbe Kapazität von einem Fahrzeug pro 1,8 Sekunden auf. Die Frage, wie viel Verkehr (Anzahl Fahrzeuge) ein Strassennetz abwickeln kann, hängt wie erwähnt primär von den Verkehrsknoten und deren Ausgestaltung ab (Anzahl Fahrstreifen, Grünzeiten usw.).

Ausgehend von diesen Resultaten und Erkenntnissen geht der Stadtrat grundsätzlich davon aus, dass eine Temporeduktion im städtischen Raum, also insbesondere auf kommunalen

Strassen, von Tempo 50 auf Tempo 30 keine negative Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit der Strasse hat.

Bei konkreten Projekten sind immer auch die Bedürfnisse und Interessen des öffentlichen Verkehrs im Zusammenhang mit der erheblich erklärten Motion für mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur (GGR-Nr. 2012.71) und des in diesem Zusammenhang bewilligten Rahmenkredites für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (GGR-Nr. 2016.128 vom 28. August 2017) zu prüfen.

So können für den öffentlichen Verkehr durch die eigentlich sinnvolle Temporeduktion zur Verringerung des Lärms, die damit verbundenen flankierenden Massnahmen wie Schwellen, Einengungen, Rechtsvortritt, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten, Verringerung der Strassenbreiten etc. aber zu ungewollten Fahrzeitverlusten und Qualitätseinbussen führen.

Deshalb wird beim oberen Deutweg, weil dieser von Stadtbus Winterthur für Depot Ein- und Ausfahrten genutzt wird, bei der Umsetzung von baulichen Massnahmen auf Schwellen verzichtet und allfällig strassenverengende Massnahmen wird das Tiefbauamt mit Stadtbus Winterthur absprechen.

Zur Frage 2:

«Warum wird nicht der Belag saniert oder eine andere bauliche Massnahme getroffen (Schutzmauern, Mehrfachverglassungen), statt die Geschwindigkeit zu reduzieren?»

Grundsätzlich haben Massnahmen an der Quelle gegenüber Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg oder solchen am Immissionsort Vorrang. Das Ziel ist eine für die Örtlichkeiten massgeschneiderte Kombination von verschiedensten Massnahmen. Wie in Kapitel 3.3.2 dargelegt, wurden die Temporeduktionen für die vier Strassen von externen und internen Fachleuten sehr genau geprüft und unter anderem in entsprechenden Verkehrsgutachten detailliert untersucht, so dass der Stadtrat die Massnahme am 9. Mai 2018 beschliessen konnte. Es wird sich nun im Rahmen der Verfahren aufgrund der Einsprache zeigen, ob die Lärmsanierungen mit einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 rechtens sind. Der Stadtrat sieht den Entscheiden mit Interesse entgegen.

Zur Frage 3:

«Wie hat sich der Anteil an elektrisch und hybrid angetriebenen Fahrzeugen in den letzten zwanzig Jahren entwickelt?»

Während der Marktanteil von Elektro- und Hybridautos 2010 in der Schweiz noch bei 0 % lag, lag dieser 2017 bei 1,19 % (Elektro) und 0,78 % (Hybrid).¹ Dies zeigt, dass die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen steigt, wenn auch nur langsam. Im tiefen Geschwindigkeitsbereich, bei Beschleunigung und an Steigungen sind E-Fahrzeuge tatsächlich deutlich leiser als diejenigen mit Verbrennungsmotor. Auf gerader Strecke (oder bergab) überwiegt bei Personenwagen in Bezug auf die Lärmimmission jedoch der Abrolllärm der Autoreifen und nicht mehr die Art des Antriebes und dies schon ab etwa 25 km/h.

¹ Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/685055/umfrage/marktanteil-von-elektroautos-in-der-schweiz/>

Zur Frage 4:

«Wie hat sich der durchschnittliche Lärmpegel pro neuzugelassenem Fahrzeug in den letzten zwanzig Jahren entwickelt?»

Dank moderner Technologien werden die Fahrzeuge typenbezogen zwar leiser, der Strassenlärm hingegen nimmt trotzdem zu. Der Grund dafür ist, dass immer mehr Menschen schwerere und grössere Autos kaufen, welche mit breiteren und dadurch lauterem Reifen ausgestattet sind. Zusätzlich sind auf den Strassen immer mehr Fahrzeuge unterwegs, weshalb sich der Lärmpegel in den letzten 20 Jahren nicht verringert hat, sondern angestiegen ist.

Zur Frage 5:

«In Anbetracht dieser Entwicklung, wann wird der Stadtrat voraussichtlich die Tempomassnahmen wieder aufheben?»

Sofern die Massnahmen rechtskräftig werden, wird der Stadtrat aufgrund der Ausführungen zu den Fragen 1 bis 4, die geplanten Reduktionen von Tempo 50 auf Tempo 30 bei den vier bezeichneten Strassenabschnitten nicht wieder aufheben.

Zur Frage 6:

«Wieviel werden die Temporeduktionen kosten (inklusive Abbau von Fussgängerstreifen, Velostreifen, Vortrittsignalisation, Aufbau von Schikanen, Aufbau der obligatorischen Ausgleichmassnahmen)?»

Die Kosten für Einführung von Tempo 30 auf den vier publizierten Abschnitten werden auf rund Fr. 300'000 geschätzt.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon