

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion, eingereicht von den Gemeinderäten M. Steiner (SP), R. Diener (Grüne/AL) und U. Glättli (GLP) sowie der Gemeinderätin L. Banholzer (EVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 3. Juli 2017 reichte Gemeinderat Markus Steiner (SP) namens der SP-Fraktion, Gemeinderat Reto Diener (Grüne/AL) namens der Fraktion Grüne/AL, Gemeinderat Urs Glättli (GLP) namens der GLP-Fraktion und Gemeinderätin Lilian Banholzer (EVP) namens der EVP-Fraktion mit 24 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 28. Mai 2018 überwiesen wurde:

«Der Stadtrat wird 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.»

Begründung:

Rund 20'000 Einwohner leben aktuell in Winterthur mit einer zu hohen Strassenlärmbelastung, über 4'400 davon sogar über dem Alarmwert (Städtevergleich Mobilität, 12.2012). Das heisst, sie sind störenden und gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmbelastungen ausgesetzt. Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind in der Stadt seit vielen Jahren ein Thema. Zusätzlicher Handlungsbedarf für Geschwindigkeitsreduktionen und Lösungsansätze in Richtung vermehrter Koexistenz im begrenzten Strassenraum, ergeben sich auch aus den Vorgaben der Lärmschutzverordnung.

Das Bundesrecht schreibt vor, dass Gemeinde- und Hauptstrassen bis im Jahr 2018 lärmsaniert sein müssen (Art. 17 LSV). Dabei müssen Massnahmen an der Quelle gegenüber Vorkehrungen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern, vorgezogen werden (Art. 13 Abs. 3 LSV). Eine äusserst effektive Massnahme an der Quelle ist die Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten. Sie nimmt die Lärmverursacher zum Schutz der Bevölkerung wirksam in die Pflicht. Tempo 30 ist eine der effektivsten und kostengünstigsten Lärmschutzmassnahmen: Wird die Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer gesenkt, nimmt der Verkehrslärm um rund 3 Dezibel ab. Dies entspricht in der Wahrnehmung einer Halbierung der Verkehrsmenge. Das Baurekursgericht hat sich Anfang Juni in einem Leitentscheid (BRGE III Nr. 0088/2017) ebenfalls dazu geäussert. Ist eine Strasse wegen überschrittener Immissionsgrenzwerte im Sinne von Art. 13 LSV sanierungspflichtig, muss eine Geschwindigkeitsreduktion als mögliche Sanierungsmassnahme in Betracht gezogen, respektive muss das entsprechende Lärminderungspotential ernsthaft abgeklärt werden (Verkehrsgutachten).

Neben der Lärmreduktion bringt die Einführung von Tempo 30, auch auf überkommunalen und verkehrsorientierten Strassen, weitere Vorteile. Die deutlich kürzeren Bremswege bei Tempo 30 sind ein wesentlicher Faktor für eine geringere Unfallhäufigkeit und auch für eine geringere Unfallschwere. Mit dem Entschluss ab dem Jahr 2018 gänzlich auf Schulweglotsen zu verzichten, werden in Zukunft auch knapp 4-jährige Kindergartenkinder Übergänge selbständig und ohne Begleitung überqueren. Mit der Einführung von Tempo 30 kann den schwächsten Verkehrsteilnehmern eine sicherere (Schul-)Wegverbindung angeboten werden.

Der Strassenlärm stellt unvermindert eine starke Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität für die Stadtbevölkerung dar. Zusätzliche Anstrengungen sind unverzichtbar, soll die Strassenlärmsanierung grundlegend erfolgen. Gelingt dies, stellt dies einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Winterthur dar.»

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Rechtliche Grundlagen

Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV) verpflichten die Strasseneigentümerinnen und Strasseneigentümer zur Sanierung von Strassenabschnitten, die übermässigen Lärm verursachen und wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) beitragen.

Die nötige Sanierung hat so weit zu erfolgen, «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. Belastungsgrenzwerte Strassenlärm

Um die Lärmbelastung zu beurteilen und zu begrenzen, legt die Lärmschutzgesetzgebung Planungswerte, Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte für verschiedene Lärmarten fest. Diese sind auf die Lärmempfindlichkeit des belasteten Gebiets abgestimmt und liegen während der Nacht jeweils tiefer.

Die Belastungsgrenzwerte sind in der LSV verankert und stützen sich auf das USG:

- Planungswerte (PW) gelten für die Errichtung neuer lärmzeugender Anlagen und für die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen für lärmempfindliche Gebäude (Wohnungen).
- Immissionsgrenzwerte (IGW) legen die Schwelle fest, ab welcher der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört. Sie gelten für bestehende lärmzeugende Anlagen und für Baubewilligungen von lärmempfindlichen Gebäuden (Wohnungen).
- Alarmwerte (AW) sind ein Kriterium für die Dringlichkeit der Sanierungen und den Einbau von Schallschutzfenstern.

Für den Strassenlärm sind folgende Belastungsgrenzwerte festgelegt (Anhang 3 LSV, Art. 41 Abs. 3 LSV und Art. 42 Abs. 1 LSV):

Empfindlichkeitsstufe (ES)	Planungswert (PW) [dB(A)]	Immissionsgrenzwert (IGW) [dB(A)]		Alarmwert (AW) [dB(A)]			
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	Erholung	50	40	55	45	65	60
II	Wohnen	55	45	60	50	70	65
III	Wohnen/Gewerbe	60	50	65	55	70	65
IV	Industrie	65	55	70	60	75	70

Tabelle: Bei Räumen in Betrieben, die in Gebieten der Empfindlichkeitsstufen I, II oder III liegen, gelten um 5 dB(A) höhere Planungswerte und Immissionsgrenzwerte (Art. 42 LSV).

3. Sanierungsmassnahmen

Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen. Die Strassenlärm-Sanierungen sind aber aufwändige und langwierige Projekte. 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.

3.1 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. Der Aufbau der Projektmappen und Berichte ist stets derselbe - unabhängig von der Anzahl der betroffenen Gebäude.

3.2 Massnahmen

Grundsätzlich haben Massnahmen an der Quelle gegenüber Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg oder solchen am Immissionsort Vorrang (Art. 13 Abs. 3 LSV). 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 ggf. dem Bau von Wänden oder Dämmen, u.U. ergänzt durch den Einbau von Schallschutzfenstern. Die Inhaberin oder der Inhaber der Anlage (in diesem Fall Strasse) trägt die Kosten für die Sanierung ihrer bzw. seiner Anlage. Bei Überschreitung der Alarmwerte müssen zudem die vollen Kosten für geeignete Schallschutzfenster durch die Inhaberin resp. den Inhaber übernommen werden.

Planung des Raumes / Beruhigung des Verkehrs / Gestaltung Strassenraum

Planerische Massnahmen tragen dem im Umweltschutzgesetz (USG) verankerten Vorsorgeprinzip Rechnung. Sie sind tendenziell erst langfristig wirksam und deshalb als Sanierungsmassnahmen im Sinne der LSV weniger geeignet. Darunter fallen z.B. die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, verkehrsverlagernde und verkehrslenkende Massnahmen (Umfahrungen usw.) und die Förderung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr im Rahmen der städtischen Mobilitätsstrategie auf der Grundlage des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK).

Der Grosse Gemeinderat hat am 3. Oktober 2011 mit 56 zu 0 Stimmen das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zustimmend zur Kenntnis genommen. Auf der Defizitkarte (Anhang zum Schlussbericht vom Juli 2011) sind die Strassen eingefärbt, bei denen mindestens

50 % der Gebäude von Überschreitungen des IGW betroffen sind. Es handelt sich beim sGVK um eine Gesamtkonzeption von einzelnen Massnahmen und Massnahmenpaketen, welche in ihrer Gesamtheit den Anforderungen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entsprechen. Kerninhalt des Schlussberichts sind die Massnahmenblätter im Anhang. In diesen Blättern ist die Wirkung (++/+/0/-/--) der jeweiligen Massnahme auf den Lärm festgehalten. Die meisten Massnahmen im sGVK haben auf den Lärm positive (++/+) Wirkung (z.B. Dosierung und Steuerung MIV, Verkehrsberuhigung Quartiertangenten, Parkraumplanung und Parkplatzbewirtschaftung). Ein paar wenige Massnahmen haben eine neutrale (0) Wirkung auf den Lärm.

3.2.1 Massnahmen an der Quelle

Den Massnahmen an der Quelle kommt gemäss Umweltschutzgesetzgebung erste Priorität zu. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben im Jahr 2006 gemeinsam den Leitfaden «Strassenlärm» als Vollzugshilfe zur LSV erarbeitet, welcher die Nachhaltigkeit von Sanierungsmassnahmen fordert und den Massnahmen an der Quelle besondere Bedeutung beimisst.

Lärmarme Beläge

Mit einem lärmarmen Belag kann eine Lärmreduktion von bis zu 6 dB erreicht werden. Allerdings handelt es sich hier um relativ neue Produkte und Verfahren, zu denen Langzeiterfahrungen noch fehlen. Offenbar nimmt bei vielen der bisher in der Schweiz eingebauten lärmarmen Beläge die Wirksamkeit rasch ab. Für die Wirksamkeit eines lärmarmen Belages im Rahmen eines Sanierungsprojektes ist die Lärmreduktion am Ende der Lebensdauer relevant. Das kann dazu führen, dass der Belag im Vergleich zu Standardbelägen wesentlich häufiger erneuert werden muss, damit die lärmreduzierende Wirkung weiterhin geltend gemacht werden kann.

Als alleinige Massnahme für den Lärmschutz sind lärmarme Beläge nicht zielführend. Im Zusammenhang mit Gesamtanierungen von Strassen können der Einbau von lärmarmen Belägen und die daraus resultierenden Mehrkosten aber Sinn machen. Für die Strassenprojekte im Tiefbauamt wird der Einbau eines lärmarmen Belages jeweils mit den zuständigen Stellen in der Verkehrsplanung und im Baupolizeiamt geprüft. So wurde vom Tiefbauamt bei der Breitestrasse im Sommer 2018 ein lärmarmer SDA4-16 Belag eingebaut.

Temporeduktion

Das Grundlagenpapier «Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme», Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung EKLK, 2015 erläutert:

Lärmemissionen werden durch Massnahmen an der Quelle (sog. Emissionsbegrenzungen) limitiert (Art. 11 Abs. 1 USG). Dazu zählen unter anderem Emissionsgrenzwerte, Bau- und Ausrüstungsvorschriften, Verkehrs- oder Betriebsvorschriften (Art. 12 Abs. 1 USG). Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Strassen gilt als Betriebsvorschrift in diesem Sinne. Neben dem USG sind für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit die Anforderungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) massgebend.

Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG können die vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder hinaufgesetzt werden. In diesem Gutachten muss abgeklärt werden, ob die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit beispielsweise nötig resp. zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere

zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV).

Auf Strassen innerorts sind gemäss Art. 108 Abs. 5 SSV tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h oder T30-Zonen nach Art. 22a SSV bzw. Begegnungszonen nach Art. 22b SSV zulässig.

Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine T30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Die Einzelheiten für die Anordnung von T30-Zonen und Begegnungszonen hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt. Im Grundsatz sind Tempo 30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV).

Voraussetzung für die Anordnung einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit ist folglich eine Verhältnismässigkeitsprüfung. Eine behördliche Massnahme gilt als verhältnismässig, wenn die drei nachstehenden Kriterien kumulativ erfüllt sind: Eignung, Erforderlichkeit und Zumutbarkeit.

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit fordert, dass die Massnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sind. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden. Die Massnahme ist notwendig, wenn die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit das mildeste Mittel zum Erreichen des gewünschten Zwecks darstellt. Die Eignung (Zwecktauglichkeit) kann bejaht werden, wenn die Massnahme wirksam, also wahrnehmbar ist. Die Wahrnehmbarkeit kann sich dabei auf den Mittelungspegel (≥ 1 dB(A)) als auch den Maximalpegel (≥ 3 dB(A)) beziehen.

Der Effekt der Lärmpegelreduktion durch Herabsetzen der Geschwindigkeit ist vor allem bei Personenwagen im Wesentlichen auf das Rollgeräusch zurückzuführen, wie die nachfolgende Grafik aus dem Schlussbericht sonROAD18, Empa, 2018, aufzeigt:

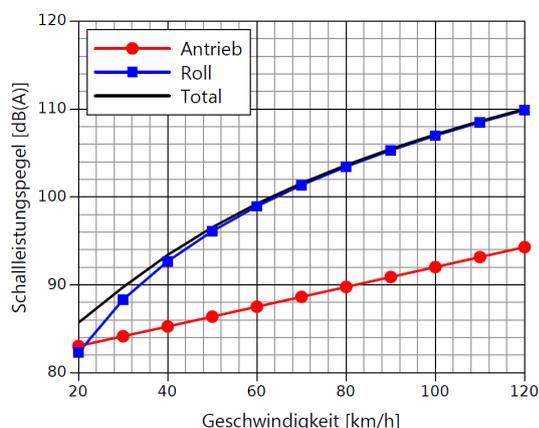


Abbildung: Geschwindigkeitsabhängigkeiten der Antriebs- und Rollgeräusch-Komponente sowie Total der A-bewerteten Schallleistung für die SWISS10-Kategorie 3 (Personenwagen)

Das bedeutet (leider) auch, dass der akustische Effekt eines zunehmenden Anteils von Elektrofahrzeugen oft überschätzt wird (Kreuzungen und Strassen mit grösseren Steigungen ausgenommen).

In der Realität weichen die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten oft von den signalisierten Geschwindigkeiten ab – dementsprechend ist natürlich auch die akustische Wirkung von Tempo 30 nicht in jedem Fall gleich. Zu beachten ist auch, dass die lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30 mit steigendem LW-Anteil deutlich abnimmt. Je nach effektiv gefahrener Geschwindigkeit, Lastwagenanteil und Strassenbelag lassen sich Reduktionen der Lärmpegel (L_{eq}) zwischen ca. 2 dB und 4.5 dB erzielen (Quelle: «Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30», Forschungsprojekt VSS; 2017)

Die Massnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung verursacht zudem positive Begleitwirkungen, unter anderem eine Verflüssigung des Verkehrs und ein reduziertes Risiko für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (siehe auch Abb. 3):

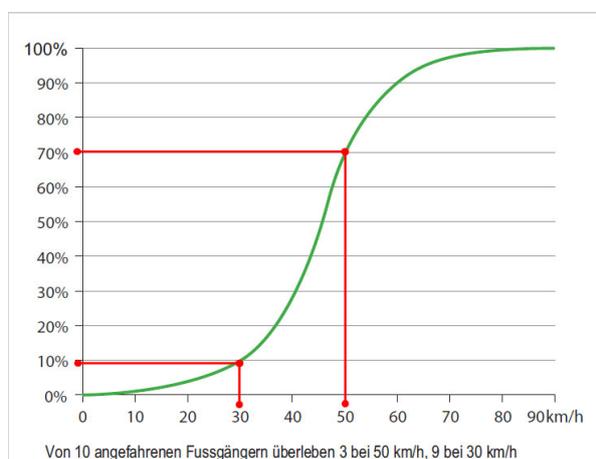


Abbildung: Wahrscheinlichkeit, dass ein Fussgänger resp. eine Fussgängerin bei einem Unfall tödlich verunglückt (bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011b)

3.2.2 Massnahmen am Ausbreitungsweg

Lärmschutzwände

Der Bau von Lärmschutzwänden ist auf Stadtgebiet wegen der engen Platzverhältnisse, des Ortsbildschutzes und aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen nur an wenigen Orten möglich. Von Eigentümerinnen und Eigentümern sind Lärmschutzwände oft nicht erwünscht. So lehnte beispielsweise ein grosser Teil der betroffenen Quartierbevölkerung die geplanten SBB-Lärmschutzwände im Inneren Lind vehement ab.

3.2.3 Ersatzmassnahmen

Schallschutzfenster

Sind keine Lärmschutzmassnahmen machbar oder sinnvoll (gemäss Interessensabwägung), die den Lärmpegel am offenen Fenster vermindern, so können von der Anlageninhaberin bzw. dem Anlageninhaber Erleichterungen nach Art. 14 LSV beantragt werden. Lärmrechtlich gelten Strassen, für die Erleichterungen gewährt wurden, als saniert.

Bei Gebäude mit überschrittenem Alarmwerte werden die Eigentümerinnen und Eigentümer verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen. Die Kosten dafür trägt die Strasseninhaberin resp. der Strasseninhaber. Bei Lärmbelastungen, welche den Immissionsgrenzwert überschreiten, ist der Einbau von Schallschutzfenstern freiwillig. Je nachdem, wie stark der Immissionsgrenzwert überschritten wird, werden den Eigentümerinnen und Eigentümern Teilbeträge an die Massnahme ausgerichtet.

4. Stand Strassenlärm-Sanierungen in Winterthur

4.1 Alarmwert-Sanierungen überkommunaler und kommunaler Strassen abgeschlossen

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 IGW.

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. Die Erleichterungsanträge sind gebäudebezogen begründet und in einem separaten Bericht dargestellt, sodass die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer im Rahmen des Verfahren sich dazu äussern bzw. Rechtsmittel ergreifen konnten.

4.2 Immissionsgrenzwert-Sanierungen überkommunaler Strassen abgeschlossen

Am 15. Januar 2014 hat der Stadtrat das Projekt für die Strassenlärm-Immissionsgrenzwert-sanierung 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.

4.3 Immissionsgrenzwert-Sanierung kommunaler Strassen publiziert

4.3.1 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 kommunalen Strassen werden damit gleich wie die überkommunalen Strassen behandelt und die Verfahrensabläufe konnten im Grundsatz übernommen werden. Die Sanierungsfrist für die überkommunalen und die kommunalen Strassen ist am 31. März 2018 abgelaufen. Die Bundesbeiträge für Lärm-Sanierungen der Strassen wurden aber bis Ende 2022 verlängert. Der Bundesrat hat am 12. Februar 2018 dafür die Revision der LSV genehmigt und die angepasste Verordnung ist am 1. April 2018 in Kraft getreten.

4.3.2 Massnahmen

Aufbauend auf der «Vorstudie Machbarkeit» von Suter • von Känel • Wild AG (SKW AG) vom 15. Mai 2011 wurden «Lärmschutzmassnahmen an der Quelle», SKW AG vom 6. Dezember 2017, mögliche Sanierungsmassnahmen an kommunalen Strassen detailliert überprüft und entsprechende Empfehlungen formuliert.

Temporeduktionen

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 dem Tiefbauamt am 3. Mai 2017 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 IGW-Überschreitungen 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 Tempozone eignen. Gestützt auf die Abklärungen in den Gutachten sind, wo notwendig, konkrete Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen.

Schallschutzfenster

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

4.3.3 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.

4.3.4 Einsprachen

Das Sanierungsprojekt für kommunale Strassen in Winterthur wurde am 25. Mai 2018 für 30 Tage öffentlich aufgelegt. 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 vertreten, 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.

5. Weitere parlamentarische Vorstösse

5.1 Interpellation

Am 21. November 2018 hat der Stadtrat die Interpellation betreffend Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen (GGR-Nr. 2018.59) beantwortet. In dieser Interpellation wird Bezug auf das publizierte Strassenlärm-Sanierungsprojekt für die kommunalen Strassen Bezug genommen und unter anderem gefragt, wann und wo bei den geplanten Tempo-30 Zonen der obligatorische Ausgleich zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes geschaffen würde.

5.2 Schriftliche Anfrage

Am 21. November 2018 hat der Stadtrat die Schriftliche Anfrage betreffend Auswirkungen der Erweiterung Art. 104 der Kantonsverfassung - Lärmsanierung (GGR-Nr. 2018.83) beantwortet. In dieser Schriftlichen Anfrage wird die Frage gestellt, inwiefern eine allfällige Tempo-

reduktion z.B. von 50 oder 40 auf 30 km/h aus Gründen der Lärmsanierung oder aus anderen Gründen eine Kompensation gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} KV (Gegenvorschlag Anti-Stauinitiative) zur Folge hätte, weil dadurch die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sein könnte.

Wie der Stadtrat in beiden Antworten ausführlich dargelegt hat, geht er angesichts des klaren Gesetzeswortlauts davon aus, dass der Gegenstand in Art. 104 Abs. 2^{bis} KV lediglich die Staatsstrassen und nicht sämtliche Strassen in Winterthur betrifft. Das bedeutet, dass der Artikel grundsätzlich «nur» auf die überkommunalen Strassen in Winterthur angewendet werden darf. Ohne gegensätzlichen Gerichtsentscheid sieht sich der Stadtrat jedenfalls nicht ermächtigt, den Artikel auch die kommunalen Strassen in Winterthur anzuwenden.

Zudem ist der Stadtrat der grundsätzlichen der Auffassung, dass eine Temporeduktion im städtischen Raum, also insbesondere auf kommunalen Strassen von Tempo 50 auf Tempo 30 keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Strasse hat. Bei konkreten Projekten sind gemäss Stadtrat aber 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.

Damit stellt sich nach Auffassung des Stadtrates bei der Lärmsanierung der kommunalen Strassen durch eine Temporeduktion die Frage nach einem Ausgleich der Leistungsfähigkeit gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} KV nicht.

6. Zusammenfassung

Die Berichterstattung des Stadtrates zeigt, dass fachlich und rechtlich geprüft wurde, auf welchen Abschnitten der Haupt- und verkehrorientierten Nebenstrassen, in Winterthur aufgrund von Immissionsgrenzwertüberschreitungen Temporeduktionen eingeführt und umgesetzt werden können. Der Stadtrat legt Wert auf die Feststellung, dass die überkommunalen Strassen (Hauptstrassen) rechtlich als lärmsaniert gelten. Sie werden nur bei Änderungen der Anlage durch die Stadt oder durch eine Änderung aufgrund äusserer Verhältnisse, wie zum Beispiel eine Änderung der Rechtslage oder eine nachträgliche Änderung von Tatsachen (z.B. Technischer Fortschritt), nochmals einer Prüfung unterzogen. Bei den kommunalen Strassen wird in den laufenden rechtlichen Verfahren über Temporeduktionen zur Lärmsanierung entschieden werden. Der Stadtrat sieht diesen Entscheiden mit Interesse entgegen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon