

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Strassenlärmsanierung, eingereicht von Gemeinderätin D. Schraft (Grüne/AL)

Am 25. Februar 2013 reichte Gemeinderätin Dominique Schraft namens der Grüne/AL-Fraktion mit 22 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

"Die Stadt Winterthur ist als Anlagehalter durch die Umweltschutzgesetzgebung verpflichtet, die Staatsstrassen lärmtechnisch soweit zu sanieren, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden." So wurden Mitte Februar 2013 die Eigentümer an diesen Staatsstrassen orientiert. Der Kanton stellt dabei unter gewissen Bedingungen freiwillige Kostenbeiträge an den Einbau von Schallschutzfenstern in Aussicht. Solange der Alarmwert nicht überschritten wird, kann der Eigentümer, muss aber nicht, sanieren.

Das Baupolizeiamt des Departementes Bau der Stadt Winterthur wird beauftragt, die Lärmsanierung der Staatstrassen in Angriff zu nehmen.

Laut eidg. Lärmschutz-Verordnung (814.41, Art. 2, Abs. 4) bedeutet "Sanierung" die Emissionsbegrenzung für bestehende ortsfeste Anlagen. Mit Schallschutzfenstern ist keine einzige Strasse saniert! Damit sind die betroffenen Anwohner solch lärmiger Strassen zwar im Hause drin bei geschlossenen Fenstern vor Lärm geschützt, der Aussenraum (Garten, Sitzplatz, Balkon) ist aber immer noch dem Lärm ausgesetzt.

Es ist zu bezweifeln, dass Schallschutzfenster die einzige Möglichkeit dazu sein sollen. "Lärmschutzmassnahmen an der Quelle und/oder im Ausbreitungsbereich (Schallhindernisse), sind entweder nicht realisierbar oder nicht genügend wirksam" heisst es lapidar.

Dazu ergeben sich folgende Fragen:

- 1. Welche Lärmschutzmassnahmen an der Quelle wurden geprüft? Mit welchem Ergebnis (detailliert)?*
- 2. Welche Lärmschutzmassnahmen im Ausbreitungsbereich wurden geprüft? Mit welchem Ergebnis (detailliert)?*
- 3. Wurden Überlegungen gemacht wie mittels städtebaulichen Massnahmen der Lärm reduziert werden könnte?*
- 4. Übermässiger Lärm verursacht Gesundheitsschäden. Um diesem auszuweichen werden Anwohner faktisch "eingesperrt", was andererseits wiederum soziale und gesundheitliche Nebenwirkungen haben kann. Wird die Lärmsanierung über Schallschutzfenster damit nicht zum sozialen und finanziellen Bumerang?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Rechtliche Grundlagen

Das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) und die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (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 lärmempfindlichen Empfangspunkten zu Grenzwertüberschreitungen führen, saniert werden, und zwar so weit, «als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist» (Art. 16 USG und Art. 13 LSV). Die Stadt Winterthur muss im Auftrag des Kantons die Strassenlärm-Sanierung auf überkommunalen und kommunalen Strassen bis 31. März 2018 abschliessen. Nach dieser Frist ist die Finanzierung durch Bund und Kanton nicht mehr gewährleistet.

2. Grenzwerte Lärm¹

Die Lärmbelastungsgrenzwerte bezeichnen die maximale Höhe der Lärmimmissionen, gemessen oder berechnet in der Mitte des Lüftungsfensters lärmempfindlicher Räume. Das Lüftungsfenster ist das am wenigsten stark belastete offene Fenster (oder funktionsgleiches Bauteil der Gebäudeaussenhülle). Seine Fläche muss mindestens 5 Prozent der Grundfläche des Raumes betragen.

2.1 Belastungsgrenzwerte

Die Lärmschutzverordnung (LSV) bezeichnet drei Stufen von Belastungsgrenzwerten:

- Alarmwerte (AW)
- Immissionsgrenzwerte (IGW)
- Planungswerte (PW)

Jede dieser drei Stufen von Belastungsgrenzwerten wird für verschiedene, ganz bestimmte Zwecke im Bereich Lärmschutz eingesetzt.

Die Höhe in Dezibel (dB) dieser Belastungsgrenzwerte hängt ab von drei Parametern:

- Art der Lärmquelle (Lärmart)
- Planerische Einstufung der Lärmempfindlichkeit (Empfindlichkeitsstufe ES)
- Art der Nutzung der Räume (Wohnräume, Betriebsräume)

Ausserdem sind die Werte auch nach Tag (06 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) abgestuft.

Wahrnehmbarkeit von Lärmveränderungen:

- | | |
|-----------|----------------------|
| 1 – 2 dB | knapp wahrnehmbar |
| 2 – 5 dB | gerade wahrnehmbar |
| 5 – 10 dB | deutlich wahrnehmbar |

¹ www.tba.zh.ch/internet/baudirektion/tba/de/laerm/laermsorgen/grundlagen/grenzwerte_laerm.html

2.2 Empfindlichkeitsstufen

Nach Art. 43 (LSV) gelten in Nutzungszonen entsprechend dem Raumplanungsgesetz folgende Empfindlichkeitsstufen:

- a. die Empfindlichkeitsstufe I in Zonen mit einem erhöhten Lärmschutzbedürfnis, namentlich in Erholungszonen;
- b. die Empfindlichkeitsstufe II in Zonen, in denen keine störenden Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen;
- c. die Empfindlichkeitsstufe III in Zonen, in denen mässig störende Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohn- und Gewerbebezonen (Mischzonen) sowie Landwirtschaftszonen;
- d. die Empfindlichkeitsstufe IV in Zonen, in denen stark störende Betriebe zugelassen sind, namentlich in Industriezonen.

Teilen von Nutzungszonen der Empfindlichkeitsstufen I oder II kann die nächst höhere Stufe zugeordnet werden, wenn sie mit Lärm vorbelastet sind.

2.3 Grenzwerte Strasse

Für den Strassenlärm sind folgende Belastungsgrenzwerte festgelegt:

Empfindlichkeitsstufe (ES)	Nutzung	Planungswert (PW) [dB(A)]		Immissionsgrenzwert (IGW) [db(A)]		Alarmwert (AW) [db(A)]	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I							
	Wohnräume	50	40	55	45	65	60
	Betriebsräume	55	-	60	-	65	-
II							
	Wohnräume	55	45	60	50	70	65
	Betriebsräume	60	-	65	-	70	-
III							
	Wohnräume	60	50	65	55	70	65
	Betriebsräume	65	-	70	-	70	-
IV							
	Wohnräume	65	55	70	60	75	70
	Betriebsräume	65	-	70	-	75	-

3. Stand Strassenlärm-Sanierungen in Winterthur

Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen. Gebäude entlang von Strassen mit *Alarmwertüberschreitungen* wurden in Winterthur in den letzten 20 Jahren saniert.

Der Lärmbelastungskataster der Stadt Winterthur von 2007 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 Feststel-

lung 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*.

Für Gebäude mit Baubewilligung nach 1. Januar 1985 (Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes) ist die Stadt Winterthur für die damals schon bestehenden Strassen nicht sanierungspflichtig. Bei einigen Gebäuden ist zudem keine lärmempfindliche Nutzung vorhanden oder die lärmempfindlichen Räume befinden sich nicht auf der lärmbelasteten, strassenseitigen Fassade. Für Betriebsgebäude mit lärmempfindlichen Räumen (z.B. Bürogebäude) gelten um 5 dB höhere Immissionsgrenzwerte und in der Regel nur die Tageswerte. Für die restlichen Gebäude sind die Massnahmen nach LSV zu untersuchen. Falls keine Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg möglich sind, sind Erleichterungen (Schallschutzfenster) für die Strasseneigentümerin zu beantragen. Diese Erleichterungsanträge müssen gebäudebezogen begründet und in einem separaten Bericht dargestellt werden, sodass die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer im Rahmen der vorgesehenen Verfahren sich dazu äussern bzw. Rechtsmittel ergreifen können.

Die Beurteilungspegel und die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr der Messstellen an der Zürcherstrasse, Wülflingerstrasse, Schaffhauserstrasse, Frauenfelderstrasse, St. Gallerstrasse oder Tösstalstrasse werden jeweils im Bericht Verkehr des Amts für Städtebau veröffentlicht. Bei allen Messstellen wurden 2011 die Immissionsgrenzwerte basierend auf der Empfindlichkeitsstufe III überschritten. Dies zeigt, dass bei den Staatsstrassen ein dringender Sanierungsbedarf besteht. Deshalb wurde auch die Projektierung der Strassenlärm-Sanierung bei den Staatsstrassen mit hoher Priorität angegangen.

4. Sanierungsmassnahmen²

Die Strassenlärm-Sanierungen bis März 2018 sind ein aufwändiges 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.

4.1 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 in einer Gemeinde oder der Gemeinde. Sind die Berichte über die Massnahmen und Kosten erstellt, erhalten die Eigentümerinnen und Eigentümer das Sanierungsprojekt zur Stellungnahme.

Rund 2000 Gebäude in Winterthur wurden beurteilt. Die Öffentlichkeit wurde im Februar 2013 über die Strassenlärm-Sanierung informiert. Gleichzeitig erhielten die Eigentümerinnen und Eigentümer die Sanierungsprojekte zur Stellungnahme. Die öffentliche Auflage des Sanierungsprojektes nach § 16 Strassengesetz ist erst nach der Bearbeitung der Stellungnahmen der Eigentümerinnen und Eigentümer vorgesehen.

² Antwort Regierungsrat KR-Nr. 311/2012 vom 10.1.2013 (10. Anfrage betr. Lärmsanierung Staatsstrassen EGL - Eglisau, Gemeinde 067 Rafz)

4.2 Erleichterungen (Schallschutzfenster)

Sind keine Lärmschutzmassnahmen machbar, die den Lärmpegel am offenen Fenster vermindern, so kann die Stadt Erleichterungen nach Art. 14 LSV beantragen. Werden die Erleichterungen gewährt, so werden die Eigentümerinnen und Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude, bei denen die Alarmwerte nicht eingehalten werden können, verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen. Bei tieferen Lärmbelastungen ist der Einbau von Schallschutzfenstern freiwillig. Je nachdem, wie stark der Immissionsgrenzwert überschritten wird, übernimmt der Kanton bei den Staatsstrassen die gesamten Kosten der getroffenen Massnahmen oder richtet Teilbeiträge an die Eigentümerinnen und Eigentümer aus.

Grundsätzlich gilt, dass ab einer Überschreitung der Alarmwerte die Kosten für Schallschutzfenster vollumfänglich von der Stadt getragen werden. Gemäss dem vom Regierungsrat am 16. Juli 2008 festgesetzten Finanzierungsmodell sind zudem bei Belastungen zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert Beiträge an Schallschutzfenster vorgesehen. Bedingung ist eine angemessene Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer. Der Stadtrat Winterthur hat dieses Finanzierungsmodell für alle Staatsstrassen und kommunalen Strassen übernommen.

Sind Fenstersanierungen im freiwilligen Bereich vorzunehmen, geschieht dies durch die Eigentümerschaft. Die beauftragten Ingenieurbüros überprüfen den Einbau und beantragen eine Auszahlung der Fensterbeiträge aufgrund der bezahlten Rechnungen.

4.3 Andere 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 oder Dämmen, ergänzt durch den Einbau von Fenstern. Die Inhaberin oder der Inhaber der Anlage trägt die Kosten für die Sanierung ihrer bzw. seiner Anlage und grundsätzlich auch die Kosten für Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden.

4.3.1 Massnahmen an der Quelle

Lärmarme Beläge

Mit einem lärmarmen Belag kann auf der Autobahn eine Lärmreduktion von bis zu 3 dB erreicht werden. Die Wirksamkeit dieser Massnahme ist aber bei tiefen Geschwindigkeiten (30 bis 50 km/h) umstritten. Langzeitmessungen haben ergeben, dass die erreichte Wirkung - Lärmreduktion von 1 bis max. 2 dB - nach ca. fünf Jahren nicht mehr nachzuweisen ist. Das ist wesentlich kürzer als die Lebensdauer des Belages selber. Der Einbau lärmarmer Beläge ist dementsprechend teuer. Als alleinige Massnahme für den Lärmschutz sind lärmarme Beläge nicht zielführend.

Im Zusammenhang mit Gesamtsanierungen 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. Lärmarme Beläge wurden z.B. beim Strassenprojekt Schaffhauserstrasse / Zentrum Rosenberg 2011 eingebaut.

Verkehrsumlagerungen / Temporeduktionen

Bei einer Reduktion der Geschwindigkeit auf der Autobahn kann eine Lärmreduktion von 2 bis 3 dB erzielt werden. Verkehrsumlagerungen und Temporeduktionen sind verkehrliche Massnahmen, welche Wirkung auf die Umweltbelastung (Lärm, Luft) haben. 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 Immissionsgrenzwertes 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.

4.3.2 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 (z.B. Ortsausgang Oberwinterthur entlang der Frauenfelderstrasse). 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.

4.3.3 Fazit

Die Interpellantin bezweifelt, dass Schallschutzfenster die einzige Möglichkeit der Strassenlärm-Sanierung sind. Bei den Gebäuden an Staatsstrassen, welche von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes betroffen sind, wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Staatsstrassen lärmarme Beläge, Verkehrsumlagerungen, Temporeduktionen und Lärmschutzwände geprüft.

Die Kosten für lärmarme Beläge sind sehr hoch, die Wirkung eher bescheiden und somit diese Massnahme allein nicht zielführend. Der Stadtrat prüft den Einbau lärmarmen Belägen deshalb nur im Einzelfall bei einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis, z.B. bei umfangreichen Gesamtanierungen von Strassen.

Eine Lärmreduktion im Umfeld von Staatsstrassen könnte grundsätzlich auch mit Verkehrsumlagerungen oder Temporeduktionen erreicht werden. Verkehrsumlagerungen oder Temporeduktionen sind Gegenstand des sGVK und betreffen vorwiegend kommunale Strassen. Solche Massnahmen dürfen aber letztlich das übergeordnete Ziel des sGVK nach einem Anstieg der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei gleichzeitiger Erhöhung der Transporteffizienz nicht in Frage stellen. Bei den lärmbelasteten Staatsstrassen könnten tiefere Geschwindigkeiten vor allem mit baulichen Umgestaltungen des Strassenraums erreicht oder durch Geschwindigkeitskontrollen umgesetzt werden. Deshalb eignen sich die entsprechenden Strassenabschnitte für eine zeitliche Koordination mit den Strassen-Lärmsanierungsprojekten (Frist Umsetzung bis 2018) nicht. Wie der Regierungsrat auf eine Anfrage aus dem Kantonsrat aber ausführt, ist er nicht grundsätzlich gegen Geschwindigkeitsredukti-

onen auf Staatsstrassen. «Werden für solche Strassenabschnitte aber Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet oder der Strassenraum umgestaltet, sind die Massnahmen so auszugestalten, dass Geschwindigkeitsreduktionen erzielt werden. Auf dem bestehenden Staatsstrassennetz sind Geschwindigkeitsreduktionen ebenfalls nur dort in Erwägung zu ziehen, wo auf dem untergeordneten Strassennetz herabgesetzte Geschwindigkeiten gelten, keine Ausweich- bzw. Umwegfahrten möglich sind oder keine Verlagerungswirkungen auftreten.»³

Aus Sicht des Stadtrats können deshalb aus betrieblichen, finanziellen und zeitlichen Gründen Massnahmen zur Lärmreduktion im Umfeld von Staatsstrassen durch Verkehrsumlagerungen oder Temporeduktionen nur Gegenstand von geplanten und laufenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten sein.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Welche Lärmschutzmassnahmen an der Quelle wurden geprüft? Mit welchem Ergebnis (detailliert)?“

Lärmarme Beläge haben für sich alleine bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/Std. keine grosse Wirkung und die Wirkung hält auch nur ein paar Jahre an. Muss ein Deckbelag im Rahmen eines Strassenbauprojektes vollständig ersetzt werden, prüft das Tiefbauamt zusammen mit der Verkehrsplanung und dem Baupolizeiamt den Einbau eines lärmarmen Belages. Ein wesentlicher Faktor für den Einbau eines lärmarmen Belages ist letztlich auch, dass ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt wird.

Es ist aus zeitlichen Gründen auszuschliessen, dass substanzielle *Verkehrsumlagerungen* (ohne Verkehrsverlagerungen an andere Orte) innerhalb des Zeithorizonts für die Strassenlärm-Sanierungen Staatsstrassen bis März 2018 in Winterthur realisiert werden können.

Nach Auffassung des Stadtrates können *Temporeduktionen* eine wirkungsvolle Massnahme für eine Reduktion des Strassenlärms sein. Aus betrieblichen, finanziellen und zeitlichen Gründen können Temporeduktionen auf Staatsstrassen, wie auch vom Regierungsrat in einer Antwort auf eine Anfrage aus dem Kantonsrat dargelegt (KR-Nr. 1/2013 vom 3. April 2013), vor allem im Rahmen von umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder der Umgestaltung des Strassenraums erzielt werden.

In der Stadt Winterthur sind heute (Stand November 2012) über 50 Tempo-30-, mehrere Begegnungszonen und eine Fussgängerzone (Altstadt) umgesetzt. Diese verkehrsberuhigten Zonen haben massgeblich zur Reduktion des Strassenlärms in den Wohnquartieren beigetragen. Für den Stadtrat ist deshalb im Rahmen der Lärmsanierungen der kommunalen Strassen die Frage nach möglichen Temporeduktionen noch völlig offen. Erste Resultate dazu dürften im Herbst 2013 vorliegen.

Eine Massnahme an der Quelle kann auch die Qualität der Fahrzeuge sein. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Stadtbus im Rahmen der Erneuerung der Fahrzeugflotte konsequent auf lärmarme Fahrzeuge ausgerichtet wird.

³ Antwort Regierungsrat: KR-Nr. 1/2013 vom 3.4.2013 (371. Anfrage betr. Massnahmen an der Quelle bei Strassenlärmsanierungen)

Zur Frage 2:

„Welche Lärmschutzmassnahmen im Ausbreitungsbereich wurden geprüft? Mit welchem Ergebnis (detailliert)?“

Die Wirkung von *Lärmschutzwänden*, wie auch von Zwischenbauten oder Ersatzneubauten, ist sehr unterschiedlich. Lärmschutzwände vermögen in der Regel ein, allenfalls zwei Geschosse eines Gebäudes wirksam vom Strassenlärm zu schützen, jedoch kaum höher liegende Geschosse.

Lärmschutzwände und deren Verträglichkeit auf das Ortsbild wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Staatsstrassen unter den Fachleuten und mit dem Stadtrat ausführlich diskutiert. Gerade im städtischen Raum stellen Lärmschutzwände sehr oft städtebauliche und verkehrliche Interessen oder Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer in Frage.

Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass in Winterthur an neun Abschnitten Lärmschutzwände möglich wären:

- Salomon-Hirzel-Strasse (West) 190 m
- Salomon-Hirzel-Strasse (Ost) 360 m
- Stadlerstrasse (Nord) 270 m
- Stadlerstrasse (Süd) 250 m
- Seenerstrasse 360 m
- Tösstalstrasse 140 m
- Wülflingerstrasse 310 m
- Landvogt-Waser-Strasse (Nord) 190 m
- Landvogt-Waser-Strasse (Süd) 260 m

Eine weiterführende technische Überprüfung der Wirksamkeit dieser möglichen Abschnitte hat aber ergeben, dass nur ein Abschnitt die geforderten Bedingungen (Kosten/Nutzen) erfüllt. Daher wird nur dieser Abschnitt an der Tösstalstrasse weiterverfolgt.

Mögliche Abschnitte an kommunalen Strassen wurden noch nicht weiter überprüft. Falls hier Temporeduktionen als Massnahme an der Quelle in Frage kämen, würden Lärmschutzwände hinfällig.

Zur Frage 3:

„Wurden Überlegungen gemacht wie mittels städtebaulichen Massnahmen der Lärm reduziert werden könnte?“

Aufgrund des Lärmkatasters ist bekannt, wo ein Sanierungsbedarf besteht. Deshalb sind städtebauliche Massnahmen (z.B. über Situierung der Gebäude und der Aussenräume) zur Reduktion des Lärms vor allem Gegenstand städtebaulicher Raum- und Verkehrsplanungen. Dazu gehören z.B. die Planungszone Neuhegi-Grüze, der öffentliche Gestaltungsplan Werk 1, die Umzonung des Busdepots Deutweg (GGR-Nr. 2012-049) oder die Umzonung der Unteren Vogelsangstrasse (Volksabstimmung vom 23.9.2012). Weiter können bei Bauvorhaben im Rahmen von Wettbewerben oder im Rahmen des Bewilligungsverfahrens städtebauliche Massnahmen zum Umgang mit der Lärmsituation eingebracht werden.

Zur Frage 4:

„Übermässiger Lärm verursacht Gesundheitsschäden. Um diesem auszuweichen werden Anwohner faktisch "eingesperrt", was andererseits wiederum soziale und gesundheitliche Nebenwirkungen haben kann. Wird die Lärmsanierung über Schallschutzfenster damit nicht zum sozialen und finanziellen Bumerang?“

Der Stadtrat freut sich, dass mit der Realisierung der Strassenlärm-Sanierung der Staatsstrassen die Wohnbereiche und Schlafzimmer von schätzungsweise 5'000 betroffenen Personen zukünftig besser gegen Strassenlärm geschützt werden können. Soziale und gesundheitliche Nebenwirkungen in Fällen, wo der gesamte Gebäudeumschwung einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, sind nicht zu verharmlosen. Hingegen fehlen für diese Bereiche die einschlägigen Rechtsgrundlagen. Die Hauptverantwortung für entsprechende Sanierungsmassnahmen bei der Aussenraumgestaltung verbleibt somit bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern. Der Stadtrat hat im Rahmen der Beantwortung der Interpellation dargelegt, dass möglichen Sanierungsmassnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg bei Staatsstrassen sehr enge betriebliche, finanzielle und zeitliche Grenzen gesetzt sind. Deshalb verbleibt am Schluss in den meisten Fällen als zielführende, effiziente Massnahme für die Strassenlärm-Sanierung von Staatsstrassen eine Sanierung der lärm betroffenen Gebäude mit Schallschutzfenstern.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder