

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Auswirkungen der Erweiterung Art. 104 der Kantonsverfassung - Lärmsanierungen, eingereicht von Gemeinderat F. Landolt (SP)

---

Am 27. August 2018 reichte Gemeinderat Felix Landolt namens der SP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

*«Am 24.9.2017 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich dem Gegenvorschlag zur sog. Anti-Stauintiative zugestimmt. Seit dem ersten Februar 2018 ist in Art. 104 der Kantonsverfassung folgender Absatz 2bis in Kraft:*

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

*Im Fokus der Betrachtung steht die Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte von Staatsstrassen.*

*Auf der Grundlage des Umweltschutzgesetzes und der darauf basierenden Lärmschutzverordnung müssen stark lärmbelastete Strassen bis 2018 saniert werden. Temporeduktion ist dazu eine anerkannte und bewährte Massnahme „Grundsätzlich haben dabei Massnahmen an der Quelle gegenüber Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg oder solchen am Immissionsort Vorrang“ kann dazu das Merkblatt des Tiefbauamtes des Kantons Zürich zitiert werden.*

*In dieser Situation stellt sich die Frage, 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.*

*In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat die Wirksamkeit von Temporeduktionen in Hinblick auf die lärmtechnische Sanierung von stark lärmbelasteten Strassen?*
- 2. Sind dem Stadtrat eigene oder Studien Dritter bekannt, welche den Zusammenhang zwischen der Leistungsfähigkeit einer Strasse und der zulässigen Geschwindigkeit untersuchen? Welchen anderen Faktoren spielen dabei möglicherweise ebenfalls eine Rolle (z.B. Länge des Strassenabschnitts, Anzahl Lichtsignalanlagen, Vorhandensein eines öffentlichen Verkehrsmittels)?*
- 3. Kann der Stadtrat eine Einschätzung zum Bundesgerichtsurteil 1C 117/2017 und 1C 11/2017 hinsichtlich von Winterthurer Verhältnissen machen? Darin weist das Bundesgericht die Beschwerde des TCS und des ACS gegen die Einführung von Tempo 30 auf einigen Staatsstrassen in der Stadt Zürich in seinem Urteil vom 20.3.2018 ab.»*

**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 Tempo zonen 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 Verkehrsordnung, 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 Verkehrsordnungen 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 Interpellation

Am 25. Juni 2018 wurde die Interpellation betreffend Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen (GGR-Nr. 2018.59) eingereicht. 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. Die Interpellation wird zusammen mit der vorliegenden Anfrage 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

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

<sup>2</sup> *Der Kanton übt die Hoheit über die Staatsstrassen aus.*

<sup>2bis</sup> **Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.**

<sup>3</sup> *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<sup>bis</sup> 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. 2<sup>bis</sup> KV. Trotzdem sollen generelle, wesentliche Erkenntnisse zu Temporeduktionen und Leistungsfähigkeit in den nachfolgenden Fragen beantwortet werden.

### **Zu den einzelnen Fragen:**

#### Zur Frage 1:

*«Wie beurteilt der Stadtrat die Wirksamkeit von Temporeduktionen in Hinblick auf die lärmtechnische Sanierung von stark lärmbelasteten Strassen?»*

Die lärm mindernde Wirksamkeit von Temporeduktionen ist durch diverse Studien belegt und wird auch durch die aktuelle Rechtsprechung bestätigt. Die Temporeduktion ist eine Massnahme an der Quelle und hat damit gemäss Art. 11 Abs. 1 USG Priorität gegenüber Massnahmen am Ausbreitungsweg oder am Empfangspunkt. Es handelt sich um eine effektive und kostengünstige Lärmschutzmassnahme, welche zudem die Lebensqualität und die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht. Der Stadtrat beurteilt daher die Wirksamkeit von Temporeduktionen an stark belasteten Strassen im Rahmen der Lärmsanierung als gegeben. Können mit der Temporeduktion nicht alle belasteten Liegenschaften saniert werden, kann die Massnahme zudem mit Schallschutzfenstern oder anderen Massnahmen ergänzt werden.

#### Zur Frage 2:

*«Sind dem Stadtrat eigene oder Studien Dritter bekannt, welche den Zusammenhang zwischen der Leistungsfähigkeit einer Strasse und der zulässigen Geschwindigkeit untersuchen? Welchen anderen Faktoren spielen dabei möglicherweise ebenfalls eine Rolle (z.B. Länge des Strassenabschnitts, Anzahl Lichtsignalanlagen, Vorhandensein eines öffentlichen Verkehrsmittels)?»*

Der Stadtrat hat Kenntnis von Studien. Folgende Auszüge stellen für den Stadtrat massgebende Erkenntnisse dar:

*Kantonsstrasse 25, Lärmsanierung Grabenstrasse, Zug - Versuch Tempo 30 (Basler & Hofmann AG, 29.03.2018)*

Kapitel 5.1 Verkehrsaufkommen:

«Das Gesamtverkehrsaufkommen stellt sich an Werktagen, Samstagen und Sonntagen in beiden Fahrtrichtungen weitgehend unverändert dar. Bei der Nachher-Messung mit T30 waren tendenziell etwas mehr Fahrzeuge unterwegs. Es ist daher in keiner Weise festzustellen, dass die Verkehrsmenge aufgrund des veränderten Geschwindigkeitsregimes abnimmt.»

Sowie Kapitel 5.3 Reisezeiten:

«[...] Die ÖV-Reisezeiten zeigen, dass es keinerlei Veränderung durch das Geschwindigkeitsregime für den Bus gegeben hat. Da der Bus vollständig im Mischbetrieb mit dem MIV fährt, gilt die Aussage der unveränderten Reisezeit ebenso für den MIV».

Sowie Kapitel 6 Gesamtschau der Ergebnisse und Beurteilung:

«Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich das Verkehrsgeschehen auf der Grabenstrasse durch die T30 Anordnung nicht verändert hat. Es fahren ebenso viele Fahrzeuge durch die Strasse – tendenziell in etwas flüssigerem Verkehr».

*Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme; Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung (Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung, 2015)*

Kapitel 5.2.2 Einfluss der Temporeduktion auf den Verkehrsverlauf:

«[...] Ein weiterer Aspekt des Verkehrsablaufs ist die Stetigkeit. Bei tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten findet in der Regel eine Verstetigung des Verkehrsflusses statt. Zugleich reduzieren sich die Beschleunigungs- und Bremsanteile. Messtechnisch wurden diese Effekte durch den ADAC 1988 im deutschen Buxtehude nachgewiesen».

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 einhalten muss, steigt mit zunehmender Geschwindigkeit an. 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 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 Strassenbreite etc. aber zu ungewollten Fahrzeitverlusten und Qualitätseinbussen führen.

Deshalb ist der Stadtrat der Meinung, dass die in den Studien festgestellten Erkenntnisse nicht einfach auf alle Strassenzüge in Winterthur anwendbar sind resp. unbesehen übernommen werden können. Der Stadtrat verlangt deshalb weiterhin, dass für jede Strasse konkret geprüft werden muss, welche Auswirkungen eine Temporeduktion mit sich bringen würde.

Zur Frage 3:

*«Kann der Stadtrat eine Einschätzung zum Bundesgerichtsurteil 1C 117/2017 und 1C 11/2017 hinsichtlich von Winterthurer Verhältnissen machen? Darin weist das Bundesgericht die Beschwerde des TCS und des ACS gegen die Einführung von Tempo 30 auf einigen Staatsstrassen in der Stadt Zürich in seinem Urteil vom 20.3.2018 ab.»*

Das Bundesgericht stützt in den beiden erwähnten Urteilen die Einführung von Tempo 30 als Sanierungsmassnahme bei Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch Strassenlärm. Der Entscheid 1C\_117/2017 betraf diverse Strassen in Zürich, der Entscheid 1C\_11/2017 eine Strasse in Basel und somit in beiden Fällen Grossstädte wie Winterthur. Es ist davon auszugehen, dass sich die wesentlichen Aussagen der Entscheide auf vergleichbare Situationen bzw. Strassenabschnitte in Winterthur übertragen liessen. Ob die beiden Entscheide im Einzelfall relevant sein werden, wird von den sich dabei konkret stellenden Rechtsfragen abhängen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon