



## Auszug aus dem substantziellen Protokoll 128. Ratssitzung vom 15. Januar 2025

4187. 2024/28

**Postulat von David Ondraschek (Die Mitte) und Andreas Egli (FDP) vom 24.01.2024:**

**Verzicht auf die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäss amtlicher Mitteilung 2024/0043 für die Kreise 11 und 12**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

*David Ondraschek (Die Mitte) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2768/2024): Die Notwendigkeit zur Temporeduktion an der Winterthurerstrasse und der Ueberlandstrasse ist anzuzweifeln. Das angestrebte und von uns respektierte Ziel der Lärmreduktion kann auch mit weniger einschränkenden Mitteln erreicht werden. Einerseits ist davon auszugehen, dass ein bisher nicht bezifferter Anteil der erhöhten Lärmemissionen aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen stattfindet. Andererseits hat es die Stadt bei der Sanierung des Schöneichtunnels unterlassen, an der Winterthurerstrasse einen lärmarmen Belag einzubauen. Weiter liegt der Mischverkehr an der Stelle praktisch bei null, da keine Velovorzugsroute geplant ist und die Velofahrenden heute andere Routen nehmen. An der einzigen Stelle, die als Schulweg bezeichnet ist, sorgt ein gut sichtbarer Zebrastreifen für die notwendige Sicherheit. Als verkehrsorientierte kantonale Hauptverkehrsstrasse soll Tempo 50, das auf diesem Abschnitt im Normalfall gefahren werden kann, weiterhin der effizienten Verkehrsabwicklung dienen. Es fragt sich, ob und in welchem massgeblichen Umfang durch die Temporeduktion Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) und Alarmwerte reduziert werden könnten. Bei Tempo 50 sind heute 450 Personen von einer Alarmwertüberschreitung am Tag betroffen. Nach der Reduktion auf Tempo 30 geht die Zahl auf 430 zurück. Bei den IGW sinkt die Anzahl der Betroffenen von 1450 auf 1330. In beiden Fällen fallen also weniger als 10 Prozent der Betroffenen unter den Wert. Gemäss Umweltschutzgesetz wird ein Alarmwert als Kriterium für die Dringlichkeit einer Sanierung und den Einbau von Schallschutzfenstern beschrieben. Wie bereits erwähnt, hat die Stadt im Wissen um die Bedeutung überschrittener Alarmwerte bei der Sanierung auf die Verwendung lärmarmen Belage verzichtet. Gleichzeitig nutzt sie dasselbe Argument für die Temporeduktion. Hü und hott sind Richtungsangaben für Rinder. So wie die Stadt hier argumentiert, ist der Rinderwahn nicht fern. Für die Beurteilung der Dringlichkeit ist die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen massgebend. Von der Temporeduktion würde nur ein Bruchteil der*



*Betroffenen profitieren. Dafür sollen alle auf einer auf Tempo 50 ausgelegten Hauptverkehrsachse wie müde Ochsen herumschleichen. Für die Anwohnenden sind effizientere Lärmschutzmassnahmen zu prüfen. Aufgrund der enorm kleinen physischen Distanz zwischen den Wohnhäusern und der Strasse sind Lärmreduktionsmassnahmen an der Quelle nicht das Mittel der ersten Wahl. Zumal die Stadt selbst nicht ausschliesst, dass der Lärm gar nicht von dieser Strasse kommt, sondern vom parallel liegenden, etwas tiefergelegten A1-Zubringer. Dieser Zustand wurde beim erforderlichen Gutachten gar nicht erst berücksichtigt. Die Eignung der Temporeduktion als Lärmsanierungsmassnahme wurde also nicht nachgewiesen. Durch eine gut sichtbare Tempokontrolle lässt sich sicherstellen, dass die Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten wird. Parallel dazu kann die Lärmimmission durch eine Messung anstatt durch eine Berechnung ermittelt werden. So kann ohne grossen Aufwand geprüft werden, ob der neu gemessene Wert dadurch nach oben oder unten abweicht. Diese Massnahme ist niederschwelliger und sollte vorab geprüft werden. Der Wender an der Winterthurerstrasse 278 kann aufgehoben werden, da der Bedarf diesen nicht begründet. Dadurch werden die damit verbundenen Sicherheitsrisiken ebenfalls bereinigt. Die wenigen Fahrzeuge pro Tag, die tatsächlich diese Richtungsänderung vollziehen müssen, können die nächstgelegene Wendemöglichkeit nutzen. Wir fordern, dass der Stadtrat prüft, durch welche zielführenderen Massnahmen mehr Lärmschutz sichergestellt werden kann. Um sicherzustellen, dass die Lärmwerte nicht aufgrund erhöhter Geschwindigkeiten überschritten werden, sollen Lärmimmissionsmessungen mit einem Blitzkasten kombiniert werden.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

**STR Karin Rykart:** *Das geltende schweizerische Umweltrecht verpflichtet alle Strassen-eigentümer\*innen zur Strassenlärmsanierung. Dabei müssen in erster Priorität Massnahmen an der Quelle ergriffen werden. Geschwindigkeitsreduktionen sind eine wirksame, kostengünstige, einfache und bewährte Massnahme zur Strassenlärmsanierung. Vielfach leisten sie auch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die im Postulat infrage gestellte Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit wurde im Januar 2024 im Tagblatt publiziert. Gegen die Verkehrsanordnung wurden Rechtsmittel ergriffen. Wir befinden uns also in einem laufenden Rechtsverfahren. Der Stadtrat hält an der Temporeduktion fest. Die Pro- und Kontra-Argumente sind durch die Gerichte zu beurteilen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Severin Meier (SP):** *Das Postulat ist differenziert begründet, überzeugt uns aber trotzdem nicht. STR Karin Rykart hat dargelegt, was ich auch sagen wollte. Das Postulat spricht von überhöhtem Tempo. Es geht aber im vorliegenden Fall nicht darum, ob man schneller als 50 km/h fährt, sondern um Tempo 50 oder Tempo 30. Fakt ist: Tempo 30 ist weniger laut als Tempo 50. Es wird auch mit der Sicherheit argumentiert. In der Postulatsbegründung steht, es brauche kein Tempo 30, man könne stattdessen Signalisationsmassnahmen verwenden. Studien belegen jedoch, dass Tempo 30 die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Deshalb genügt eine simple Signalisation nicht. Im Postulat wird mit*



der Aufenthaltsqualität argumentiert. Natürlich will sich niemand an einer Tempo-50-Strasse aufhalten. Da fragt man sich, was der Plan ist, wenn man gewisse Teile der Stadt einfach aufgibt, weil dort niemand wohnen oder sich aufhalten will. Das widerspricht unserer Vision einer Stadt, die auf dem ganzen Stadtgebiet lebenswert sein soll.

**Carla Reinhard (GLP):** Die Postulanten liefern das Argument für ein Nein im Postulat gleich selbst: «Gleichwohl können solche [Temporeduktionen] verhältnismässig sein, wenn sie notwendig, geeignet und zumutbar sind. Dieser Umstand scheint im vorliegenden Fall gegeben zu sein.» Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 ist ein äusserst wirksames Mittel, um den Lärm zu reduzieren und die Sicherheit drastisch zu erhöhen. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung sinkt die Zahl der schweren Unfälle dadurch um mindestens ein Drittel. Durch die Einführung von Tempo 30 statt 50 würden sich pro Jahr 40 Schwerverletzte und 20 Todesfälle in der Schweiz verhindern lassen. Das verdeutlicht den Effekt einer Temporeduktion auf die Verkehrssicherheit. Wie der Postulant sagte, führt dort ein Schulweg durch. Abgesehen von der Sicherheit geht es um Lärm. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt kann der Lärm mit dieser Temporeduktion um 3 Dezibel reduziert werden. Das entspricht dem Effekt, den eine Halbierung des Verkehrs hätte. Es handelt sich um eine sehr wirksame und einfache Massnahme.

**Sophie Blaser (AL):** Laut Begründung sind die Massnahmen verhältnismässig, weil sie notwendig und zumutbar sind. Aber Sie wollen trotzdem mit 50 km/h durchfahren und sich dort nicht aufhalten. Blöd für jene, die dort wohnen. Im Postulat heisst es, es handle sich um eine Strecke, um sich von A nach B zu bewegen. Blöd für jene, die zwischen A und B wohnen und vom Lärm belästigt werden. Eure Argumente überzeugen uns nicht.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Die Argumentation der Gegner des Postulats fusst auf zwei Denkfehlern. Wissenschaftlich gesprochen ist die Ceteris-Paribus-Regel verletzt. Man geht davon aus, dass der Lärm höher ist, je höher die Geschwindigkeit ist. Dumm nur, dass die Getriebe in einen tieferen Gang geschaltet werden müssen und die Tourenzahl und der Lärm so wieder steigt. Dazu kommt, dass viele Fahrer selbst herunterschalten, damit sie nicht irrtümlich zu schnell sind und in eine Radarfalle tappen. Wenn man verhindern will, dass man mit 30 km/h ein bisschen zu schnell ist, schaut man nicht mehr auf die Strasse, sondern auf den Tacho. Das erhöht die Sicherheit nicht.

Das Postulat wird mit 40 gegen 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



4 / 4

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat