

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats Wetzikon

Sitzung vom 10. Juli 2019

---

**121 35.02 Allgemeines Strassenwesen  
Projektgenehmigung und Verabschiedung Lärmsanierung  
kommunale Strassen zur öffentlichen Auflage**

### Ausgangslage

Durch die Stadt Wetzikon führen kommunale Strassen, deren Verkehrsaufkommen bei diversen angrenzenden Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) und bei den exponiertesten Gebäuden sogar Überschreitungen der Alarmwerte (AW) verursachen. Gemäss Umweltschutzrecht des Bundes sind Verkehrsanlagen lärmtechnisch zu sanieren, wenn sie gestützt auf Art. 16 des Umweltschutzgesetzes (USG), insbesondere Art. 13 ff. der Lärmschutzverordnung (LSV), den Vorschriften nicht genügen. Für die Bachtel-, Buchgrindel-, Hittnauer-, Motoren-, Spital-, Stations- und Usterstrasse besteht diese Sanierungspflicht, so dass die Stadt ein Lärmsanierungsprojekt zu erstellen hat.

Basierend auf den im Gutachten vom 1. Dezember 2016 durchgeführten Untersuchungen zur Abklärung des Lärmsanierungsbedarfs entlang der Gemeindestrassen in Wetzikon wurden Untersuchungen betreffend Einbau von lärmarmen Belägen, Einführung von Temporeduktionen und Einbau von Schallschutzfenstern durchgeführt.

Um dieser Pflicht nachzukommen, hat die Abteilung Tiefbau ab 2015 verschiedene Schritte unternommen und den Stadtrat anlässlich zweier Strategiediskussionen involviert:

- 18. September 2015: Auftrag für Grobabklärung Sanierungsbedarf an ewp AG
- 9. November 2016: Strategiediskussion zu den Lärmsanierungsmassnahmen
- 26. Januar 2017: Projektierungsauftrag LSP an ewp AG
- Januar 2017: Auftrag Grobbeurteilung Temporeduktionen an AKP AG
- 9. November 2017: Auftrag für Gutachten Temporeduktionen an ewp AG
- 16. Mai 2018: Strategiediskussion zu Temporeduktionen
- 5. September 2018: Nachtragskredit für Fertigstellung LSP durch Stadtrat

Das akustische Projekt zur Lärmsanierung der kommunalen Strassen konnte am 7. April 2019 fertiggestellt werden.

### *Entscheid Stadtrat betreffend der weiter zu verfolgenden Massnahmen*

Auf Basis des Lärmsanierungsprojektes und der Temporeduktions-Gutachten hat der Stadtrat zu entscheiden, welche Lärmsanierungsmassnahmen weiter verfolgt und öffentlich aufgelegt werden. Da aus rechtlicher Sicht der Spielraum begrenzt ist, werden hierzu sämtliche im Lärmsanierungsprojekt vorgeschlagenen Massnahmen zur Umsetzung empfohlen.

## **Sanierungspflicht, Sanierungsmassnahmen und Bundesbeiträge**

Strassen gelten gemäss Art. 2 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) als ortsfeste Anlagen. Wenn die Verkehrsbelastung bei massgebenden Empfangspunkten (die Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume, Art. 39 LSV) zu Überschreitung der IGW führt und die Bau- bzw. Umbaubewilligung des entsprechenden Gebäudes vor 1985, dem Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01), erteilt wurde, so besteht eine Sanierungspflicht für den Anlagehalter.

Strassen sind so weit zu sanieren, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 lit. a. und b. LSV).

Massnahmen an der Quelle, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, sind gegenüber Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, bevorzugt umzusetzen (Art. 13. Abs. 3 LSV).

Mögliche Massnahmen an der Quelle sind lärmarme Beläge oder Temporeduktionen, Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg Lärmschutzwände oder -dämme.

Können nachweislich weder Massnahmen an der Quelle noch auf dem Ausbreitungsweg getroffen werden, gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen (Art. 14. Abs. 1 LSV). Mit erteilten Erleichterungen darf die Anlage weiterhin Lärm produzieren, der zu Überschreitungen der IGW führt. Werden Erleichterungen gewährt, sind bei sanierungspflichtigen Gebäuden mit überschrittenen Alarmwerten Schallschutzmassnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) zu treffen (Art. 15 Abs. 1 LSV). Die Kosten sind vom Anlagehalter zu tragen (Art. 16 Abs. 1 LSV).

Der Bund gewährt Beiträge für Lärmsanierungen und Schallschutzmassnahmen. Die Gewährung der Beiträge ist befristet, bis die gesprochenen Gelder aufgebraucht sind bzw. bis spätestens 31. Dezember 2022 (Art. 21 Abs. 3 LSV).

### **Lärmsanierungsprojekt**

Die Bestimmung der Lärmbelastungen hat ergeben, dass im massgebenden Beurteilungszustand (Sanierungshorizont 2035) bei 138 sanierungspflichtigen Gebäuden entlang der kommunalen Strassen die IGW und davon bei 8 die AW überschritten werden. Als Lärmsanierungsmassnahmen wurden alle Strassenabschnitte, die zu Überschreitungen der IGW führen, hinsichtlich ihrer Eignung betreffend Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg geprüft. Neben der akustischen Wirkung wurde auch die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen untersucht.

#### *Massnahmen an der Quelle – Temporeduktionen*

Da die Erstellung von Temporeduktionsgutachten für alle Strassenabschnitte, die zu Überschreitungen der IGW führen, sowohl sehr zeit- als auch kostenintensiv wäre, wurde eine Grobbeurteilung betreffend Eignung der entsprechenden Abschnitte vorgenommen. Für die gemäss Grobbeurteilung vertieft zu untersuchenden Abschnitte an der Bachtel-, Buchgrindel-, Spital- und Usterstrasse wurden verkehrstechnische Gutachten unter Berücksichtigung der Lärmthematik (Wirkung und Wirtschaftlichkeit) erstellt. Da die Kantonspolizei (anordnende Behörde der Signalisationsänderung) unmissverständlich festhielt, dass die Einführung von Tempo-30-Strecken (eine Strasse) nicht bewilligt werde, wurde die Einführung von Tempo-30-Zonen untersucht (Abschnitte von Strassen).

Ergeben die Untersuchungen, dass die Einführung von Tempo 30 akustisch wirksam und wirtschaftlich ist, so ist diese Lärmsanierungsmassnahme gemäss aktueller Rechtsprechung eine zweck- und verhältnismässige Lösung für Strassenabschnitte, entlang denen sich sanierungspflichtige Gebäude mit überschrittenen IGW befinden. Ein Verzicht auf Temporeduktionen ohne stichhaltige Begründung ist aus

rechtlicher Sicht nicht haltbar, selbst wenn bereits andere Lärmsanierungsmassnahmen getroffen wurden.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Gutachten einer Temporeduktion zusammengestellt:

<b>Perimeter</b>	<b>Resultate</b>
Bachtel-, Ettenhauser- und Sonnenfeldstrasse	Das verkehrs- und lärmtechnische Gutachten zeigt, dass die Einführung von Tempo-30-Zonen auf der
und	- Bachtel-, Ettenhauser- und Sonnenfeldstrasse und
Buchgrindel-, Seegräbner- und Usterstrasse	- Buchgrindel-, Seegräbner- und Usterstrasse
	zweck- und verhältnismässige Lösungen zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung und zur Verbesserung und Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit für die Anwohnenden und für die Kinder auf dem Schulweg sind.
	<b>Die beiden Massnahmen werden zur Realisierung vorgeschlagen.</b>
Spitalstrasse	Das verkehrs- und lärmtechnische Gutachten zeigt, dass die Einführung einer Temporeduktion im südlichen Teil der Spitalstrasse eine zweck- und verhältnismässige Lösung zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung und zur Verbesserung und Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit ist. Die Einführung von Tempo 30 auf der Spitalstrasse würde allerdings zu Verkehrsverlagerungen auf die Bahnhofstrasse führen. Da bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen die Kapazitätsgrenze der Bahnhofstrasse erreicht bzw. regelmässig überschritten wird, ist Tempo 30 auf der Spitalstrasse nur dann eine Option, wenn dieses Temporegime auch auf der Bahnhofstrasse gilt.
	<b>Die Massnahme wird zurückgestellt. Weitere Untersuchungen finden erst dann statt, wenn der Kanton als Anlagehalter der Bahnhofstrasse die Einführung von Tempo 30 untersucht.</b>

Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist bei allen Strassenabschnitten aufgrund der grossen Differenz zwischen der heutigen und angestrebten Geschwindigkeit mit flankierenden Massnahmen verbunden. Aufgrund des deutlichen Handlungsbedarfs sind solche Massnahmen mindestens teilweise in Form von baulichen Anpassungen umzusetzen. Diese können in einer ersten Phase jedoch auch als kostengünstige Sofortmassnahmen realisiert werden. Grössere bauliche Anpassungen können in einem zweiten Schritt im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung umgesetzt werden. Da diese Massnahmen den Schutz der zu Fuss Gehenden und insbesondere der Kinder verbessern, sind sie zweck- und verhältnismässig.

#### *Massnahmen an der Quelle – Lärmarme Beläge*

Aus akustischer Sicht ist der Einbau eines lärmarmen Belages (LAB) auf allen Abschnitten sinnvoll, entlang derer die IGW überschritten werden. Aus verschiedenen anderen Gründen, ist der Einbau eines LAB oftmals nicht möglich, z.B. aufgrund geringer Abschnittslänge, hohem Anteil von Schwerverkehr, engen Kurvenradien oder starker Steigung. Die akustische Wirkung und die Wirtschaftlichkeit von LAB wurden nur an Abschnitten im Detail geprüft, an denen eine Belagssanierung ansteht. Es ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch nicht sinnvoll, einen bestehenden Belag, der sich in einem guten Zustand befindet zu entfernen, nur um einen LAB einzubauen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen von Wirkung und Wirtschaftlichkeit des Einbaus von lärmarmen Belägen können der nachfolgenden Zusammenstellung entnommen werden.

Strasse	von – bis	Beurteilung / Vorgehen
Bachtelstrasse	Spitalstr. – Ortsende	Strecke prinzipiell für Einbau von lärmarmem Belag (LAB) geeignet. Weitere Abklärungen werden erst dann vorgenommen, wenn der bestehende Belag das Ende der Lebensdauer erreicht hat (ca. 2027). <b>Beurteilung zurückgestellt.</b>
Bachtelstrasse	Bahnhof. – Spitalstr.	Geeignet. <b>Die Massnahme wird zur Realisierung vorgeschlagen.</b>
Buchgrindelstrasse	Uster – Buchgrindelstr. 6	Mindest-Streckenlänge von 200m nicht erreicht. <b>Strecke nicht geeignet für LAB.</b>
Hittnauerstrasse	Im Mettle – Ortsende	Enger Kurvenradius und damit einhergehenden erhöhte Scherkräfte. <b>Strecke nicht geeignet für LAB.</b>
Motorenstrasse	Stations – Weststr.	Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils und mehreren Abbiegern wird ein stabilerer Belag als der SDA-4-12 benötigt. <b>Strecke nicht geeignet für LAB.</b>
Stationsstrasse	Bahnhof – Motorenstr.	Aufgrund der hohen Scherkräfte des Schwerverkehrs bei den Kurven auf Höhe Motoren- / Stationsstrasse und auf Höhe des Bahnhofs Kempten wird ein stabilerer Belag als der SDA-4-12 benötigt. <b>Strecke nicht geeignet für LAB.</b>
Spitalstrasse	Bahnhof – Tösstalstr.	Strecke prinzipiell für Einbau LAB geeignet. Weitere Abklärungen werden erst dann vorgenommen, wenn der bestehende Belag das Ende der Lebensdauer erreicht hat (zwischen 2024 und 2040 je nach Abschnitt). <b>Beurteilung zurückgestellt.</b>
Usterstrasse	Zürcher – Weststr.	Geeignet. <b>Die Massnahme wurde zur Realisierung vorgeschlagen und bereits umgesetzt.</b>

#### Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Die Untersuchungen haben ergeben, dass keine Lärmschutzwände oder -dämme zur Realisierung vorgeschlagen werden.

#### Erleichterungsanträge und Kostenschätzung

Werden die vorgeschlagenen Lärmsanierungsmassnahmen umgesetzt, fallen die Lärmbelastungen bei allen Gebäuden unter die AW und bei diversen unter die IGW. Nachfolgend sind die Anzahl sanierungspflichtiger Gebäude mit AW- bzw. IGW-Überschreitungen im Zustand 2035 ohne und mit Massnahmen dargestellt:

Lärmsituation	Ohne Massnahmen	Mit Massnahmen
Anzahl sanierungspflichtiger Gebäude > IGW	138	93
davon ≥ AW	8	0
Anzahl Personen > IGW	1377	783
davon ≥ AW	84	0

Trotz der geplanten Massnahmen an der Quelle (Temporeduktion und lärmarmem Belag) bleiben bei zahlreichen Objekten die IGW überschritten. Für diese Strassenzüge führten je nach Strassenabschnitt unterschiedliche Beurteilungskriterien zum Entscheid, dass Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg nicht möglich sind oder die Belastungen nicht vollständig unter den IGW zu senken vermögen. Für Strassenabschnitte entlang dieser Objekte werden im Rahmen der öffentlichen Auflage nach § 16 Strassengesetz Erleichterungsanträge im Sinne von Art. 14 LSV gestellt.

### Zur Realisierung vorgeschlagene Lärmsanierungsmassnahmen inkl. Kostenschätzung

Die Kostenschätzung und die voraussichtlichen Bundesbeiträge der zur Realisierung vorgeschlagenen Massnahmen sind nachfolgend zusammengefasst:

<b>Strassen</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Kosten in CHF</b>	<b>Bundesbeiträge in CHF</b>
Bachtelstrasse	Lärmarmen Belag	485'100	77'616
Bachtel-, Ettenhauser-, Sonnenfeld- strasse	Temporeduktion	1'311'000	209'760
Usterstrasse	Lärmarmen Belag	822'936	131'670
Buchgrindel-, Seegräbner-, Usterstrasse	Temporeduktion	747'000	119'520
<b>Kostentotal</b>		<b>3'366'036</b>	<b>538'566</b>

Die Kosten für die Lärmsanierung auf den kommunalen Strassen belaufen sich voraussichtlich auf rund 3'366'036 Franken, wovon ca. 538'566 Franken vom Bund zurückerstattet werden. Die Kreditanträge erfolgen nach der öffentlichen Auflage.

Der geplante Einbau der lärmarmen Beläge führt zu Mehrkosten gegenüber einem Standardbelag. Da auch die Lebensdauer des lärmarmen Belages kürzer als jene des Standardbelages ist, werden in obiger Tabelle die Mehrkosten gegenüber einem Standardbelag für einen Zeitraum von 40 Jahren ausgewiesen.

Eine detaillierte Kostenübersicht sämtlicher Massnahmen inklusive aller enthaltenen Arbeiten kann dem LSP entnommen werden.

### Weiteres Vorgehen

Im Folgenden werden die anstehenden Meilensteine bis zum Abschluss des Lärmsanierungsprojektes in chronologischer Reihenfolge aufgezeigt.

*Entscheid Stadtrat betr. weiter zu verfolgenden Massnahmen mit Beschlussantrag vom 10. Juli 2019*

Auf Basis des Lärmsanierungsprojektes und der Temporeduktions-Gutachten hat der Stadtrat definitiv zu entscheiden, welche Lärmsanierungsmassnahmen weiter verfolgt und öffentlich aufgelegt werden.

*Projektprüfung kantonale Fachstelle Lärmschutz (FALS) / Antrag Umsignalisation an Kapo*

Vor der Auflage überprüft die FALS, ob das Projekt bundeskonform ist und somit auch Bundesbeiträge für die aufgelaufenen Kosten beantragt werden können.

In ihrer jetzigen Form können Bundesbeiträge noch bis spätestens Ende 2022 geltend gemacht werden. Dann läuft die verlängerte Frist der Programmvereinbarung für den Lärm- und Schallschutz ab. Ob und in welcher Form auch danach Bundesbeiträge für Lärmsanierungsmassnahmen geltend gemacht werden können, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bestimmt.

Die erwähnte Prüfung der FALS ist wichtig, da das Projekt auf seine Vereinbarkeit mit den Bundesvorgaben geprüft wird. Nur Projekte, die den Bundesvorgaben entsprechen haben Anspruch auf die im Rahmen der Programmvereinbarung bis Ende 2022 eingestellten Bundesbeiträge.

Entscheidet sich der Stadtrat für die Einführung von Temporeduktionen, so hat er einen diesbezüglichen Antrag an die Kantonspolizei Zürich (Verkehrstechnische Abteilung, Verkehrsanordnungen) zu stellen. Diese erstellt eine Verfügung und den entsprechenden Text für die Projektauflage.

#### *Projektauflage*

Das Lärmsanierungsprojekt ist nach § 16 Strassengesetz aufzulegen. Gleichzeitig aber in einem weiteren Verfahren ist gemäss Art. 107 Signalisationsverordnung (SR 741.21) auch die Signalisationsänderung zu publizieren.

#### *Projektfestsetzung, Umsetzung der Massnahmen, Abschluss*

Werden im Rahmen der Auflagen keine Einsprachen gemacht, die das Projekt in seiner jetzigen Form verhindern, ist eine Projektfestsetzung durch den Stadtrat vorzunehmen und die zur Realisierung vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen.

Das vorliegende Lärmsanierungsprojekt wird zusammen mit den Erleichterungsanträgen voraussichtlich im Herbst 2019 öffentlich aufgelegt. Die Realisierung der Massnahmen ist frühestens ab Ende 2020 zu erwarten.

#### **Erwägungen**

Eine Strasse gilt dann als saniert, wenn die geltenden Grenzwerte an allen massgebenden Empfangspunkten eingehalten werden. Die Sanierungspflicht bleibt also auch nach durchgeführter Sanierung und nach Ablauf der Frist bestehen, wenn die massgebenden Grenzwerte weiterhin überschritten sind und (neue) Massnahmen möglich und verhältnismässig sind. Im Rahmen des LSP wurde die Lärmbelastung für jeden massgebenden Empfangspunkt der sanierungspflichtigen Gebäude ermittelt und basierend darauf die möglichen Lärmsanierungsmassnahmen auf ihre Wirkung und Wirtschaftlichkeit hin untersucht. Die Umsetzungen der vorgeschlagenen Massnahmen erfüllen alle untersuchten Kriterien und sind technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar.

#### **Der Stadtrat beschliesst:**

1. Das Lärmsanierungsprojekt wird genehmigt und zur öffentlichen Auflage verabschiedet.
2. Die Abteilung Tiefbau wird angewiesen, nach erfolgter Überprüfung durch die kantonale Fachstelle Lärmschutz (FALS) die Planaufgabe nach § 16 des Strassengesetzes zu veranlassen.
3. In den jeweiligen konkreten Projektanträgen zu den Massnahmen mit Temporeduktion ist ein Vorschlag mit reiner Signalisation ohne weitere bauliche Massnahmen vorzusehen.
4. Die Projekte sind im Rahmen vom im Finanzplan eingestellten jährlichen Betrag für Strassensanierungen von 3 Mio. Franken zu finanzieren und werden nicht zusätzlich zum jährlichen Betrag bewilligt.
5. Die Umsetzung der Massnahmen ist in Koordination mit den kantonalen Umsetzungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen anzugehen.
6. Öffentlichkeit des Beschlusses:
  - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.

7. Mitteilung durch Stadtkanzlei an:
- Ressortvorstand Tiefbau + Energie
  - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
  - Abteilung Sicherheit
  - Abteilung Tiefbau
  - Bereich Tiefbau/Strassenwesen
  - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Für richtigen Protokollauszug:

**Im Namen des Stadtrats**



Martin Bunjes, Stadtschreiber