



Uster, 6. April 2021
Nr. 605/2020
V4.04.71

Seite 1/7

INTERPELLATION 605/2020 VON BALTHASAR THALMANN (SP): "MEHR RUHE IN DER STADT - KOMMT SIE?"; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. November 2020 reichte das Ratsmitglied Balthasar Thalmann bei der Präsidentin des Gemeinderates die Interpellation 605/2020 betreffend «Mehr Ruhe in der Stadt – kommt sie?» ein. Diese ging am 10. Dezember 2020 bei der Stadtkanzlei ein.

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

«Wohnen und Schlafen ohne Lärm ist ein Grundbedürfnis jedes Menschen und Voraussetzung für eine gute Gesundheit. Mit Strassenlärm müssen wir allerdings leben, solange Autos und Lastwagen herumfahren. Denn ob Benzin- oder Elektromotor, die Rollgeräusche sind meist matchentscheidend. Lärm stört aber auch, wenn man in einem Strassencafé sitzt und jemand nichts Gescheiteres zu tun hat, als sein Auto oder seinen Töff hochtourig, mit Höllen-Lärm und meist mit übersetzter Geschwindigkeit der Welt zu präsentieren.

Der Kanton hat in den letzten Wochen mitgeteilt, dass er auf der Sulzbacherstrasse einen lärmar- men Belag einbauen wird und dass er in Wermatswil eine Lärmschutzwand baut. Unbekannt ist, ob in Uster auch Temporeduktionen als Lärmschutz vorgenommen werden und welche Politik verfolgt wird, dem Lärmschutzbedürfnis der Bevölkerung nachzukommen. Eine Reduktion der Geschwindigkeit ist nämlich eine wirksame Massnahme, um Strassenlärm deutlich zu vermindern. Auf diese Weise lässt sich der Lärm an der Quelle bekämpfen. Wenn Tempo 30 statt Tempo 50 gilt, werden die Lärmemissionen um rund drei Dezibel reduziert. Dies entspricht einer Halbierung des Verkehrs.

Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Werden in Uster regelmässig Lärmmessungen vorgenommen? Wie hat sich die Lärmsituation entlang der kommunalen und kantonalen Strassen in den letzten Jahren entwickelt?*
- 2. Wie gross ist der Lärmsanierungsbedarf an kantonalen und kommunalen Strassen in Uster? Bis wann und wie werden diese Defizite behoben?*



3. *Verfolgt der Stadtrat die Politik, als Lärmschutzmassnahme Temporeduktionen anzuordnen oder Tempo 30 einzuführen bzw. solche vom Kanton zu fordern? Wie ist seine Einstellung zu lärmarmen Belägen und zu Lärmschutzwänden?*
4. *Wie schätzt der Stadtrat die Problematik von Autoposern ein? Was unternimmt er dagegen?»*

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkungen

Wie bereits in der ersten Stellungnahme zur Interpellation 605/2020 erwähnt, nimmt der Stadtrat die Lärmproblematik in Uster ernst und ist sich den Lärmschutzbedürfnissen der Bevölkerung bewusst. Er teilt deshalb grundsätzlich die Ansicht des Interpellanten, dass alle Massnahmen geprüft werden sollten, die zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen.

Frage 1:

«Werden in Uster regelmässig Lärmmessungen vorgenommen? Wie hat sich die Lärmsituation entlang der kommunalen und kantonalen Strassen in den letzten Jahren entwickelt?»

Antwort:

Die Stadt Uster führt an der Sonnenbergstrasse ein Langzeitmonitoring durch, um die Wirksamkeit des Einbaus von lärmarmen Belägen, auch in Bezug zur Nutzungsdauer, zu untersuchen. Es kann festgehalten werden, dass durch die bisher ausgeführten Massnahmen die Immissionen an der Sonnenbergstrasse in Uster zwischen 3 und 6 dBA abnahmen. Weitere Informationen sind unter Frage 3 aufgeführt.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts auf den Kommunalstrassen wurde im Jahr 2017 entlang der Bahnhofstrasse eine Messkampagne durchgeführt, um einerseits das effektive Temporegime zu erfassen und zum andern die Auswirkungen der Stausituation auf die Lärmbelastung zu untersuchen. Die Studie kommt zum Schluss, dass die effektive Lärmbelastung bei den Liegenschaften geringer ist als die Modellrechnung mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit (50 km/h). Dieser Sachverhalt wurde mit einer entsprechenden Modellkorrektur bei der Beurteilung im Lärmsanierungsprojekt berücksichtigt.

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich hat 2019/2020 eine weitere Lärmstudie an der Riedikerstrasse durchgeführt, bei der eine Temporeduktion von Tempo 60 auf Tempo 50 auf deren Lärminderung überprüft wurde. Es wurde festgestellt, dass mit einer Signalisationsänderung von 60 km/h auf 50 km/h, sofern die Tempolimiten eingehalten wurden, eine wahrnehmbare Lärmreduktion (>1 dBA) bei allen Anwohnern erzielt wurde.

Die Stadt Uster selber macht keine Lärmmessungen, weder betreffend allgemeiner Strassenlärm noch betreffend einzelner Fahrzeuge. Dazu fehlen ihr die entsprechenden Geräte und das fachlich ausgebildete Personal. Somit beruht die Festlegung des Strassenlärms hauptsächlich auf den in der Stadt Uster durchgeführten Verkehrszählungen und der Anwendung eines Emissionsmodells STL86+. Für die Stadtstrassen wird eine jährliche Verkehrszunahme von ca. 1 % pro Jahr angenommen. Die letzte Hochrechnung wurde für das Jahr 2020 vorgenommen und bildet die Grundlage für den aktuellen Emissionskataster. Der Emissionskataster für den Sanierungshorizont im Lärmsanierungsprojekt (Ist-Zustand + 20 Jahre) gibt Auskunft über die mutmassliche Entwicklung des Strassenverkehrslärms. Anhand von Modellberechnungen wurde ein gebäudescharfer Immissionskataster sowohl für den Ist-Zustand als auch für den Prognosezustand erstellt. Die Verkehrszählungen finden hauptsächlich projektspezifisch statt. Die Stadtpolizei hat ein eigenes Messgerät angeschafft, was der Stadt Uster noch mehr Messwerte zu den Verkehrszahlen ermöglicht.



Dank den zahlreich umgesetzten Lärmschutzmassnahmen darf festgehalten werden, dass die Lärmimmissionen verringert wurden (siehe auch Frage 2).

Hinweis: Die Stadt Uster hat im WebGIS Uster zwei Kartenthemen aufgeschaltet, die das Thema «Lärm» behandeln:

- ÖREB-Kataster (auch via www.cadastre.ch/zh abrufbar)
- Lärmschutz (Strassenlärm-Emissionskataster und Lärmbelastungskataster (Immissionen))

Frage 2:

«Wie gross ist der Lärmsanierungsbedarf an kantonalen und kommunalen Strassen in Uster? Bis wann und wie werden diese Defizite behoben?»

Antwort:

In der Stadt Uster wurden vom Bund (SBB), Kanton und von der Stadt mehrere grosse Lärmsanierungsprojekte durchgeführt und ein letztes Massnahmenpaket steht kurz vor der Umsetzung:

- Lärmsanierungsprojekt entlang der Bahnlinien (2010 – 2015)
- Lärmsanierungsprojekt Staatsstrassen «Uster Ost» (2016 - 2018)
- Lärmsanierungsprojekt Stadtstrassen Uster (2017 – 2019)
- Lärmsanierungsprojekt Staatsstrassen «Uster West» (öffentl. Auflage Febr./März 2021)

Mit der Umsetzung der Lärmsanierungsprojekte wurden auf kommunalen Strassen lärmarme Beläge eingebaut, entlang von Staatsstrassen Lärmschutzwände realisiert und zahlreiche Schallschutzfenster eingebaut. An Orten, wo die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursacht hätte, respektive überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstanden, wurden Erleichterungen gemäss Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) gewährt.

Somit werden Ende 2022, mit Abschluss des letzten in der Umsetzung befindlichen Lärmsanierungsprojekts Staatsstrassen «Uster West», das ganze Gemeindegebiet Uster mit Planungshorizont 2036 überprüft und die notwendigen Sanierungen umgesetzt sein. Die Vollzugsbehörde ist gesetzlich verpflichtet, die Lärmbelastungssituation periodisch zu überprüfen. Die Aktualisierung des Emissions- und Immissionskatasters entlang der Kommunalstrassen ist vorgesehen, auch unter Berücksichtigung des neuen Emissions- und Ausbreitungsmodells SonROAD18.

Das städtische Lärmsanierungsprojekt der Kommunalstrassen wurde mit Beschluss Nr. 514 am 21. November 2017 vom Stadtrat festgesetzt. Für 172 Liegenschaften wurden Erleichterungen gemäss Art. 14 LSV gewährt. Die Projektausführung umfasste den freiwilligen Einbau von 362 Schallschutzfenstern durch die betroffenen Liegenschaftsbesitzenden bei Gebäuden mit verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Die Projektkosten für die Lärmsanierung der Kommunalstrassen betragen rund 518 000 Franken, wobei der Anteil für die Stadt Uster unter Berücksichtigung der Bundessubventionen rund 388 000 Franken betrug.

Zudem wurden im 2020 die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LG Baubewilligungen zum Thema Lärmproblematik bei Baugesuchen ausgebildet. Somit wird sichergestellt, dass alle zukünftig genehmigten Gebäude die massgebenden Belastungsgrenzwerte einhalten, resp. alle möglichen Massnahmen geprüft und ausgeschöpft wurden.

**Frage 3:**

«Verfolgt der Stadtrat die Politik, als Lärmschutzmassnahme Temporeduktionen anzuordnen oder Tempo 30 einzuführen bzw. solche vom Kanton zu fordern? Wie ist seine Einstellung zu lärmarmen Belägen und zu Lärmschutzwänden?»

Antwort:

Die Abteilung Bau prüft im Auftrag des Stadtrates jeweils bei Strassenunterhaltsprojekten immer den Einbau von lärmarmen Belägen und gegebenenfalls als vorsorgliche, resp. zusätzliche Massnahme, z.B. die Erstellung von Lärmschutzwänden. So wurden unter anderem folgende Strassen/Strassenabschnitte schon heute mit lärmarmen Belag ausgestattet: Sonnenbergstrasse, Gschwaderstrasse und Blindenholzstrasse. Folgende Strassen/Strassenabschnitte sind in Planung: Wermatswilerstrasse, Gschwaderstrasse (3. Etappe) und Sonnenbergstrasse (3. Etappe). Der Stadtrat fordert zudem wenn immer möglich den Einbau von lärmarmen Belägen auch vom Kanton ein (u.a. Riedikerstrasse, Sulzbacherstrasse).

Das Mittel einer Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme wurde in der Stadt Uster schon punktuell angewendet. So unter anderem im neuesten Beispiel der Riedikerstrasse (Ortsbeginn Uster bis Höhe Riedikerstrasse 31), bei der der Stadtrat den Kanton bei der Temporeduktion auf Staatsstrassen von 60 km/h auf 50 km/h unterstützte.

Die Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Uster haben übergeordnete verkehrstechnische Bedeutung und dienen einem flüssigen Verkehr durch Uster. Der Kanton Zürich hat bislang Forderungen nach Tempo 30 auf Kantonsstrassen strikt negativ beurteilt. Bauliche Massnahmen seien kontraproduktiv und würden zusätzlichen Verkehrsstau verursachen, nebst einer nicht zu erwartenden Lärmreduktion würde durch Stau, vermehrtes Anfahren und Ausweichen zusätzlich Luftverschmutzung bewirkt (siehe dazu auch die Beantwortung der Anfrage 600/2020 von Walter Meier (EVP) und Matthias Bickel (FDP)). In jüngster Zeit ist in dieser Frage allerdings eine gewisse Aufweichung der bislang strikt ablehnenden Haltung des Kantons zu beobachten. Der Stadtrat begrüsst es, wenn sich hier eine neue Praxis entwickeln würde, die auch auf Kantonsstrassen, dort wo sinnvoll, Tempo 30 zulässt.

Bis heute wurden auf dem Gebiet Uster 16 Tempo 30-Zonen umgesetzt. Da die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit eine einschneidende Massnahme darstellt, muss sie mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit vereinbar sein. Ausserdem wird vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Lärm wird von vielen Parametern beeinflusst, wie Streckencharakteristik, Topologie der Umgebung, Fahrverhalten bei der Beschleunigung, Abbremsung, Gangwechsel, Strassenbelag, Wetterverhältnisse und vieles mehr. Ob somit eine Temporeduktion möglich und sachgerecht ist, wird im Einzelfall geprüft und begründet. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben des Massnahmenplans Lärm vom Bundesamt für Umwelt (BAFU, 2017).

Die Thematik der Tempo-30-Zonen wurde schon oft behandelt, zuletzt im Stadtentwicklungskonzept und wird auch in die laufende Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans einfließen. Darin ist der Stadtrat bestrebt, Tempo 30-Zonen in Quartieren zu fördern und zu erweitern, zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, aber auch zur Lärmreduktion zum Wohle der Quartierbevölkerung. An dieser Stelle nochmals den Hinweis, dass der Gemeinderat am 25. September 2000 die behördenverbindliche Strategie «Verkehrsberuhigende Massnahmen» (SRB Nr. 174) beschloss. Nebst den schon durch die Stadt umgesetzten baulichen Massnahmen haben die Einwohnenden von Uster seither die Möglichkeit, mit einer Petition den Wunsch nach einer Tempo 30-Zone zum Ausdruck zu bringen.

**Frage 4:**

«Wie schätzt der Stadtrat die Problematik von Autoposern ein? Was unternimmt er dagegen?»

Antwort:

Die Thematik der «Autoposer», die ihre Wagen der Öffentlichkeit präsentierten und dabei unnötigen Lärm verursachen, erfuhr im vergangenen Jahr – auch in Uster – vermehrt mediale Aufmerksamkeit. Einhergehend mit diesem «Autoposing» werden oft unerlaubte technische Änderungen am Fahrzeug vorgenommen, um das Motorengeräusch zu verstärken. Insbesondere die Geräuschemissionen von nicht vorschriftsgemässen Auspuffanlagen löst bei Anwohnenden und anderen Verkehrsteilnehmenden Unbehagen aus.

Geräuschemission:

Die von der Schweiz übernommene EU-Verordnung 540/2014 ist seit Sommer 2016 in Kraft und sieht einheitliche Grenzwerte von 72 dB resp. 75 dB für die Geräuschemission von Motorfahrzeugen vor (abhängig vom Leistung/Masse-Verhältnis gilt bei Personenwagen ≤ 120 kW/1 000 kg: höchstens 72 dB bis 75 dB bei Personenwagen mit > 200 kW/1 000 kg. Diese Werte sollen bis 2026 schrittweise auf höchstens 68 beziehungsweise 72 dB gesenkt werden). Seit 2016 sind zudem Auspuffklappensysteme verboten, die einzig und allein der Erhöhung der Schallemission dienen. Die Grenzwerte und das Verbot gelten jedoch nur für neue Fahrzeugtypen, nicht aber für solche, die vor Inkrafttreten des Verbots zugelassen worden sind. In Neuwagen älterer Fahrzeugmodelle dürfen Auspuffklappensysteme noch bis 2022 eingebaut werden.

Gesetzliche Grundlagen:

Gemäss Art. 42 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) ist der Fahrzeugführende verpflichtet, jede vermeidbare Belästigung von Strassenbenützenden und Anwohnenden u. A. durch Lärm zu unterlassen.

Nach Art. 33 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) dürfen Fahrzeugführende, Mitfahrende und Hilfspersonen, namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten und nachts, keinen vermeidbaren Lärm (Auszug Art. 33 VRV: andauerndes, unsachgemässes Benützen des Anlasses und unnötiges Vorwärmen sowie Laufenlassen des Motors stillstehender Fahrzeuge (lit. a), hohe Motordrehzahlen im Leerlauf oder beim Fahren in niedrigen Gängen (lit. b), zu schnelles Beschleunigen (lit. c), fortgesetztes unnötiges Herumfahren in Ortschaften (lit. d), zu schnelles Fahren [z. B. scheppernde Ladung, Kurvenfahren mit Reifenquietschen] (lit. e) erzeugen.

Situation Uster:

In Uster hat sich auch in den vergangenen Jahren – entgegen der medialen Aufmerksamkeit – bislang keine eigentliche «Autoposer»-, resp. «Carspotter»-Szene etabliert. Die auf dem Gebiet von Uster für «Autoposing» interessanten Strecken sind mehrheitlich bekannt und werden durch die Stadtpolizei Uster stichprobenweise überprüft. Die subjektive wahrgenommene Zunahme von «Autoposern» oder «Tuning-Fahrten» widerspiegelt sich auch in der jüngsten Sicherheitsbefragung (vgl. »Evaluation der wahrgenommenen Sicherheit der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Uster«; Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Dezember 2020.) der Abteilung Sicherheit. Dabei kristallisierte sich das subjektiv wahrgenommene Problem (50.2% erachten undiszipliniert fahrende Fahrzeuglenkende als grosses oder sehr grosses Problem) der undiszipliniert fahrenden Fahrzeuglenkenden als das dringendste heraus. Entsprechende Fahrzeuglenkende sollten gemäss Umfrageteilnehmenden vermehrt angehalten, kontrolliert und diszipliniert, resp. zur Rechenschaft gezogen werden. Um diesem Aspekt der meist nächtlichen «Tuning-Fahrten» begegnen zu können, wird eine erhöhte Präsenz der Polizei in der Nacht gefordert (Kapitel 4.1.3: wichtigste Massnahmen zu Erhöhung der Sicherheit: «Mehr Polizei, die in der Nacht unterwegs ist»)

Massnahmen:



Die Stadtpolizei Uster hat frühzeitig im Rahmen der vorhandenen Ressourcen reagiert, Kontrollen durchgeführt und vereinzelt Verzeigungen vorgenommen. Um einen spürbaren Effekt und eine nachhaltige Verbesserung im Bereich «Tuning/Autoposer» zu erreichen, müssten konstant präventive Kontrollen und gezielte Aktionen mit geschultem Personal durchgeführt werden können. Effektive Massnahmen gegen «Tuning/Autoposer» setzen neben einem langen Atem und dem nötigen Fachwissen auch weitere Personalressourcen (200 Stellenprozente im Sinne einer «Jahres»-Zusatzpatrouille mit Hauptaugenmerk auf «Tuner/Autoposer»). Als Minimalbestand für eine Aktionsdurchführung bzw. Kontrolle wird ein Fahrzeug mit Doppelbesatzung benötigt) voraus. Durch eine erhöhte Präsenz, grössere Kontrolldichte und einen stetigen Kontrolldruck werden neben dem Ausserverkehrziehen von Fehlbaren im Nebeneffekt selbstredend auch die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig auch andere Delikte aufgedeckt. Auf eingehende Meldungen/Anzeigen könnte umfassend reagiert werden. Neben Abklärungen, Hausbesuchen und Überwachungen stehen vordergründig präventive Kontaktaufnahmen mit Garagen etc. im Raum.

Schlussbemerkung

Die oben aufgeführten Antworten zeigen auf, dass der Stadtrat die Lärmproblematik in Uster ernst nimmt und sich den Lärmschutzbedürfnissen der Bevölkerung bewusst ist. Jedes zukünftige Gebäude- und Strassenbauprojekt wird auch unter dem Aspekt «Lärm» analysiert um die bestmögliche Variante einzubringen. Bei jedem Projekt gilt es, alle Interessen bestmöglich zu berücksichtigen.

Der Stadtrat prüft die Erarbeitung einer zukunftsgerichteten Lärm-/Ruheschutzstrategie. Diese Aufgabe wird in Zusammenarbeit mit einem dafür spezialisierten Ingenieurbüro ausgeführt. Aufbauend auf die Lärm-/Ruheschutzstrategie sind die Aufgaben aus Sicht der Verwaltung die zukünftigen erforderlichen Mittel und Ressourcen zu definieren und auf die Budgetvorgaben abzustimmen.

Mit dieser Massnahme soll zukünftig der Lärm-/Ruheschutz als Daueraufgabe noch besser wahrgenommen werden.



Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Interpellation Nr. 605/2020 des Ratsmitglieds Balthasar Thalman (SP) betreffend «Mehr Ruhe in der Stadt – kommt sie?» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalman
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber