

31.08.2011

Departement Bau / Baupolizeiamt:

Strassenlärm Immissionsgrenzwertsanierung (IGW); Zustimmende Kenntnisnahme Strassenlärm-Sanierungsprojekt, Auftrag zur Vorbereitung der öffentlichen Ausschreibungen der Planungsbüros, Auftrag zur Ausarbeitung von entsprechenden Verkehrsgutachten für Geschwindigkeitsreduktionen an kommunalen Strassen

SR.10.1255-2

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Strassenlärm-Sanierungsprojekt gemäss Vorstudie Machbarkeit von Suter von Känel Wild AG vom Mai 2011 mit 48 Strassenabschnitten von insgesamt rund 71,7 km Länge wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau, Abteilung Energie und Technik, wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Fachleitung Beschaffungswesen die öffentliche Ausschreibung für eine Planergemeinschaft für die Schallschutzfenster vorzubereiten und dem Stadtrat bis Ende 2011 für die Durchführung der Submission Antrag zu stellen.
3. Das Departement Bau, Abteilung Energie und Technik, wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Fachleitung Beschaffungswesen die öffentliche Ausschreibung für eine Planergemeinschaft für die Lärmschutzwände vorzubereiten und dem Stadtrat bis Ende 2011 für die Durchführung der Submission Antrag zu stellen.
4. Das Departement Bau, Abteilung Raum- und Verkehrsplanung, wird beauftragt, im Rahmen des Sanierungsprogramms für die kommunalen Strassen bis Ende 2013 Verkehrsgutachten in Zusammenarbeit mit Stadtbus und der Stadtpolizei als Grundlage zur Umsetzung von Massnahmen an der Quelle (Geschwindigkeitsreduktionen) auszuarbeiten.
5. Das Departement Bau, Abteilung Energie und Technik, wird beauftragt, diesen Beschluss in Absprache mit dem Informationsdienst mit einer Medienmitteilung zu kommunizieren.

6. Mitteilung (mit Begründung) an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt; Departement Bau, Baupolizeiamt, Abteilung Energie und Technik, Fachleitung Beschaffungswesen, Finanzen und Controlling, Amt für Städtebau, Raum- und Verkehrsplanung, Tiefbauamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Departement Technische Betriebe, Stadtwerk, Stadtbus, Stadtgärtnerei; Stadtkanzlei, Informationsdienst.

Vor dem Stadtrat  
Der Stadtschreiber

A handwritten signature in black ink, appearing to read "A. Frauenfelder". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping tail on the final letter.

A. Frauenfelder

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Die Lärmschutzverordnung (LSV) verfolgt das Ziel, Betroffene von lästigem und schädlichem Lärm zu entlasten. Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) regeln unter anderem den Lärmschutz an Strassen (ortsfesten Anlagen). In erster Priorität sind dazu Massnahmen an der Quelle oder im Ausbreitungsbereich zu ergreifen (Art. 11 Abs. 1 USG). Zu sanieren ist, sofern dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Erweist sich eine Sanierungsmassnahme als unverhältnismässig oder stehen überwiegende Interessen, namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes oder der Verkehrs- und Betriebssicherheit einer Sanierung entgegen, so gewährt die zuständige Vollzugsbehörde Erleichterungen (Art. 14 Abs. 1 LSV).

Das Bundesgericht hat in zwei für die Strassenlärmsanierungen der Stadt Winterthur massgebenden Entscheiden (Münsingen resp. Zug) festgehalten, dass Tempo-30-Zonen auch auf Hauptstrassen zulässig sind, allerdings nur Innerorts und wenn ein Grund zur Geschwindigkeitsherabsetzung vorliegt. Die Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung (Lärm) gilt dabei gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV (Signalisationsverordnung) als Grund. Zudem muss ein Gutachten vorliegen, das die in Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen erwähnten Punkte abdeckt. Im Fall Zug hält das Bundesgericht fest, dass, wo dies möglich und verhältnismässig ist, Massnahmen an der Quelle (z.B. Geschwindigkeitsreduktionen) zum Zuge kommen müssen. Ein Verkehrsgutachten ist notwendig. Erleichterungen gemäss Art. 14 LSV kommen nur dann in Frage, wenn andere Massnahmen nicht verhältnismässig sind. Eine Zusammenfassung der Entscheide ist diesem Antrag beigelegt.

### **2. Rahmenbedingungen**

Gemäss dem Leitfaden Strassenlärm des Bundesamts für Umwelt (BAFU) und des Bundesamts für Strassen (ASTRA) gilt für den Sanierungshorizont eine Dauer von 20 Jahren ab dem Planungsbeginn.

**Sanierungen** sind emissionsbegrenzende Massnahmen an der Quelle und im Schallausbreitungsbereich (z.B. verkehrslenkende Massnahmen, lärmarme Beläge und Schallschutzbauten). Sie stellen die primäre Massnahmenstufe dar.

**Schallschutzmassnahmen** sind Massnahmen am Gebäude, z.B. Schallschutzfenster oder ähnlich wirksame bauliche Massnahmen. Bei Schlafräumen können zusätzlich Schalldämmlüfter vorgesehen werden, welche die Raumlüftung auch bei geschlossenen Fenstern sicherstellen. Schallschutzmassnahmen an Gebäuden müssen dann realisiert werden, wenn die Sanierungen an der Quelle und im Ausbreitungsbereich nicht ausreichen.

Da die Gesetzgebung des Bundes für den Fall, dass Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorliegen, jedoch keine Massnahmen an der Quelle und im Ausbreitungsbereich möglich sind, eine Lücke aufweist, hat der Kanton Zürich in RRB 1169 vom 16.7.08 festgehalten, dass auch Schallschutzmassnahmen getroffen werden können, wenn nur die Immissionsgrenzwerte überschritten sind und Massnahmen an der Quelle und bei der Ausbreitung aus anderen als finanziellen Gründen unterbleiben. Ein Subventionsanspruch gegenüber dem Bund besteht nur, wenn sich die Strasseneigentümerin an den Kosten der freiwilligen Massnahmen beteiligt. Gemäss dem Vollzugskonzept des Kantons Zürich werden Schallschutzmassnahmen an Gebäuden realisiert. Der Stadtrat hat am 20. Mai 2009 beschlossen, für Schallschutzfenster an kom-

munalen Strassen das im RRB 1169 vom 16. Juli 2008 festgesetzte Finanzierungsmodell zu übernehmen.

### 3. Aufgabenabgrenzung

**Sanierungen:** Die Sanierungspflicht bestehender Strassen gilt gegenüber folgenden Parzellen und Gebäuden mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen im Beurteilungszustand (Art. 13 LSV):

1. Vor dem 1.1.1985 erschlossene Parzellen, auf denen Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen.
2. Nach dem 1.1.1985 erschlossene Parzellen, bei welchen die IGW nach der Erschliessung wieder überschritten sind.
3. Alle Gebäude auf den genannten Grundstücken – unabhängig vom Datum der Baubewilligung.

**Neubauten:** Diese müssen so geplant werden, dass die Grenzwerte gemäss LSV eingehalten werden. Neubauten werden daher wie bisher individuell beurteilt und bewilligt bzw. nicht bewilligt.

### 4. Projektorganisation

Mit Beschluss vom 20. Mai 2009 hat der Stadtrat die Projektorganisation für die Strassenlärm-Immissionsgrenzwertsanierung festgesetzt.

### 5. Lärmrechtliche Beurteilung

Die Immissionsgrenzwerte sollen in der Stadt Winterthur an allen Strassen nach Vorgabe des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden. Dadurch wird die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung verbessert. Die Massnahmen sind mit dem Ortsbildschutz und mit Wirkung und Funktion des öffentlichen Raumes zu vereinbaren.

### 6. Zielsetzung

Um die Lärmsanierung der Strassen in der Stadt Winterthur gemäss den Vorgaben der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) fristgerecht bis zum 31. März 2018 durchführen zu können, ist dieses Sanierungsprojekt und die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel notwendig. Im RRB 4128/1987 wurden die kantonalen Vollzugsabläufe festgelegt. Der Rahmenbeschluss basiert auf der Programmvereinbarung zwischen Bund und Kantonen sowie auf dem Finanzierungsmodell des Kantons Zürich für Schallschutzfenster (RRB 1169/2008) und dient als Grundlage für die konkreten Lärmsanierungsprojekte und die damit verbundenen Kreditanträge beim Kanton (Rahmenprogramm NFA 2012 bis 2015).

Gemäss Bundesrecht muss der Kanton Zürich ein Sanierungsprojekt ausarbeiten. Auf ihrem Gebiet tragen die Städte Zürich und Winterthur die Sanierungspflicht für sämtliche Strassen. Das Sanierungsprojekt in der Stadt Winterthur umfasst voraussichtlich 48 Strassenabschnitte mit insgesamt rund 71.7 km (46.5 km an überkommunalen Strassen und 25.2 km an kommunalen Strassen). Diese Pflicht kann mit dem vorliegenden Sanierungsprojekt erfüllt werden.

Mit der Festlegung der Strategie Kommunalstrassen wird auch die notwendige Diskussion über Geschwindigkeitsreduktionen oder Verkehrsumlagerungen als Massnahme an der Quelle gestartet. Diese müssen bis 2016 abgeschlossen sein. Ist dies zeitlich nicht möglich, muss auf Ersatzmassnahmen zurückgegriffen werden.

Der detaillierte Projektablauf des Gesamtprojektes ist im Anhang dargestellt.

## **7. Vorgehen in Winterthur / Aufträge**

Die teilweise sehr hohen Lärmbelastungen entlang den Staatsstrassen in der Stadt Winterthur haben nach Inkraftsetzung der LSV zur Konzentration auf die Realisierung von Schallschutzmassnahmen bei Alarmwert-Überschreitungen geführt. Die Umsetzung dieser Massnahmen – vorwiegend Schallschutzfenster sowie einzelne Lärmschutzwände – wurde 2007 abgeschlossen.

Am 3. November 2010 hat der Stadtrat das Departement Bau beauftragt, die weiteren Projektschritte zu planen und dem Stadtrat bis Mitte 2011 zum Entscheid zu unterbreiten. Mit Beschluss vom 15. Juni 2011 wurde der Termin bis 31. August 2011 erstreckt.

### **7.1 Planerische Massnahmen (Umsetzung im Rahmen sGVK)**

Planerische Massnahmen tragen dem im USG verankerten Vorsorgeprinzip Rechnung. Sie sind aber tendenziell erst langfristig wirksam und deshalb als Sanierungsmassnahmen im Sinne der LSV kaum geeignet. Darunter fallen z.B. die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, verkehrsverlagernde und verkehrslenkende Massnahmen (Umfahrungen usw.) und die Förderung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr im Rahmen der städtischen Mobilitätsstrategie. Zudem sollte die Siedlungserneuerung verstärkt auf die Ziele der Lärmsanierung ausgerichtet werden. Mit der Beratung der Planenden und Architektinnen und Architekten kann sofort begonnen werden.

### **7.2 Massnahmen an der Quelle (Teilweise Umsetzung im Rahmen sGVK)**

Den Massnahmen an der Quelle kommt gemäss Umweltschutzgesetzgebung erste Priorität zu. Das BAFU und das ASTRA haben im Jahr 2006 gemeinsam den Leitfaden "Strassenlärm" als Vollzugshilfe zur LSV erarbeitet, welcher die Nachhaltigkeit von Sanierungsmassnahmen postuliert und den Massnahmen an der Quelle besondere Bedeutung beimisst.

Das Amt für Städtebau prüft zusammen mit Stadtbus und Stadtpolizei die möglichen Geschwindigkeitsreduktionen konzeptionell und rechtlich. Auch die mögliche Optimierung der Verkehrssteuerung ist darzulegen. Die Einführung der Lärmberechnungssoftware CadnaA wäre wünschbar.

In der Stadt Winterthur gelten die gleichen Entscheidungskriterien für den Einbau lärmarmen Beläge wie beim Kanton Zürich. Das heisst: Wo immer möglich und wirtschaftlich tragbar werden diese Beläge bevorzugt eingebaut und Langzeiterfahrungen gesammelt.

### **7.3 Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände)**

Die Wirksamkeit von Lärmschutzwänden, wie auch von Zwischenbauten oder Ersatzneubauten, ist je nach örtlicher Situation sehr unterschiedlich. Lärmschutzwände vermögen in der Regel ein allenfalls zwei Geschosse eines Gebäudes wirksam vor dem Strassenlärm zu schützen, jedoch kaum höher liegende Geschosse.

Bei Sanierungen auf dem Ausbreitungsweg wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie Staatsstrassen eine intensive Diskussion um die stadträumliche Verträglichkeit geführt. Dabei ist stets eine Interessenabwägung zwischen dem Anspruch auf Lärmschutz und dem Ortsbild-

schutz vorzunehmen. Es ist festzustellen, dass im städtischen Kontext Sanierungslösungen gemäss LSV nicht einfach zu finden sind und oft mit anderen Interessen (verkehrliche Rahmenbedingungen, Nutzungsansprüche, Städtebau, Ortsbild usw.) kollidieren.

Deshalb sind Lärmschutzwände nicht in dem für die Lärmsanierung notwendigen Umfang realisierbar. Lediglich an neun Abschnitten sind Lärmschutzwände möglich:

<b>Staatsstrassen</b>	Länge	Anzahl geschützte Personen	Kosten und Nutzen
Salomon-Hirzel-Strasse (West)	190 m	Hoch	Mittel
Salomon-Hirzel-Strasse (Ost)	360 m	Hoch	Mittel
Stadlerstrasse (Nord)	270 m	Tief	Tief
Stadlerstrasse (Süd)	250 m	Tief	Tief
Seenerstrasse	360 m	Hoch	Mittel
Tösstalstrasse	140 m	Hoch	Hoch
Wülflingerstrasse	310 m	Tief	Tief

<b>Kommunalstrassen</b>	Länge	Anzahl geschützte Personen	Kosten und Nutzen
Oberseenerstrasse (Nord)	190 m	Offen	Offen
Oberseenerstrasse (Süd)	260 m	Offen	Offen

Der Verfahrensablauf zur Realisierung von Lärmschutzwänden ist im Anhang detailliert dargestellt.

#### **7.4 Schallschutzersatzmassnahmen an bestehenden Gebäuden (Schallschutzfenster)**

Alle zu sanierenden Parzellen und Gebäude werden aufgrund der vorliegenden Unterlagen den vier möglichen Fällen zugeordnet:

1	Keine Sanierung	Grün
2	Immissionsgrenzwertüberschreitung	Gelb
3	Alarmwertbereichüberschreitung mit Ermessensspielraum	Orange
4	Alarmwertbereichüberschreitung	Rot

Es ist nicht auszuschliessen, dass im Verlaufe der weiteren Projektierung einzelne Gebäude einer anderen Kategorie zugeordnet werden (z.B. in Folge Umsetzung Massnahmen an der Quelle).

Die Gebäudeliste ist öffentlich bekannt zu machen und mit dem Hinweis zu versehen, dass gegen diese Einteilung, namentlich gegen den Einbezug bzw. den Nichteinbezug in die weiteren Abklärungen betreffend Schallschutzmassnahmen, Rekurs beim Bezirksrat erhoben werden kann. Es sind ca. 2'200 Gebäude zu bewirtschaften.

Der Verfahrensablauf zu Schallschutzfenstern ist im Anhang detailliert dargestellt.

## **8. Sanierungsprojekte**

Ein Sanierungsprojekt umfasst jeweils ganze Strassenabschnitte für Schallschutzfenster oder ein einzelnes Lärmschutzbauwerk. Sind bei einer Lärmschutzwand noch Schallschutzfenster nötig, gelten die Regeln der Schallschutzfensterprojekte.

Als Grundlage für die Sanierungsprojekte dienen der koordinierte Massnahmenentscheid des Stadtrates, die Machbarkeitstudien sowie folgende Massnahmenliste. Die Sanierungsprojekte werden durch externe Planende und Architektinnen und Architekten im Auftrag der Abteilung Energie und Technik vorbereitet und umgesetzt. Ein Sanierungsprojekt ist jeweils ein Produkt aus einem individuellen Zusammenspiel der möglichen Massnahmen. Zu diesem Zeitpunkt beginnt die Kommunikation mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der betroffenen Objekte.

Eine Zusammenfassung des Massnahmenkatalogs ist im Anhang beigelegt.

## **9. Projektfestsetzung und Realisierung**

Sanierungsprojekte werden als Gebäudeliste (Schallschutzfenster) oder als Planauftragprojekte (Lärmschutzwände) öffentlich aufgelegt. Die Kommunikation mit den Eigentümerinnen und Eigentümern wird vertieft und es werden Vereinbarungen über Beitragszahlungen abgeschlossen. Beim Einbau von Schallschutzfenstern sind beim Beitragsteil die Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. beim Pflichtteil die Abteilung Energie und Technik Bauherrschaft beteiligt. Bei der Realisierung von Lärmschutzwänden ist es das Tiefbauamt. Mit der Projektfestsetzung werden neben der Kostengutsprache auch die beantragten Erleichterungen definitiv bewilligt.

## **10. Finanzierung Staatsstrassen**

### **10.1 Programmvereinbarung nach Neuem Finanzausgleich (NFA) 2012 bis 2015**

Die mehrjährige Programmvereinbarung zwischen Bund und Kantonen mit festgelegten Zielen sowie Global- und Pauschalbeiträgen ist das zentrale Instrument der neuen Finanzierungsform im Bereich der Verbundaufgaben. Die Beitragshöhe ist abhängig von Art, Effizienz und Nutzen der Sanierungsmassnahmen. Für die Stadt Winterthur ist die Finanzierung über die Baupauschale sichergestellt.

### **10.2 Finanzierung Schallschutzfenster**

Der Kanton Zürich hat entschieden, im Rahmen dieser Programmvereinbarung mit dem Bund den Einbau von Schallschutzfenstern an bestehenden Gebäuden bereits ab Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert mit Kostenbeiträgen zu fördern (RRB 1169 vom 16. Juli 2008). Abgesehen von wesentlich geänderten ortsfesten Anlagen nach Art. 10 LSV sind derartige Schallschutzmassnahmen nach Art. 15 LSV erst bei Überschreitungen der Alarmwerte obligatorisch. Diese Vollzugspraxis hat der Kanton Zürich inzwischen als unbefriedigend erkannt, da die vom Gesetzgeber mit erster und zweiter Priorität vorgesehenen Massnahmen (Massnahmen an der Quelle und im Ausbreitungsweg) im urbanen Raum häufig nicht umsetzbar sind. In Fällen, in denen die Lärmsanierungspflicht nicht wegen finanzieller Unzumutbarkeit, sondern wegen anderer überwiegender Interessen, etwa des Ortsbildschutzes nicht zum Tragen kommt und unter der Voraussetzung, dass sich die Strasseneigentümerin freiwillig an den Schallschutzmassnahmen finanziell beteiligt, besteht im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert ein Subventionsanspruch gegenüber dem Bund von Fr. 200.-- pro Fenster.

Das Modell berücksichtigt die bestehende Rechtsgrundlage, wonach Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer in der Regel erst ab einer Alarmwertüberschreitung zum Einbau von Schallschutzfenstern verpflichtet werden können (Art. 20 USG). Beim Regelungsbereich von Immissionen zwischen Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmwert (AW) können nach dem kantonalen Modell die Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer selbst darüber entscheiden,

ob sie freiwillig die bestehenden Fenster durch Schallschutzfenster ersetzen wollen. Im Bereich zwischen AW und "AW – 5" wird der Kanton einen Pauschalbeitrag von Fr. 350.-- pro Fenster an die Gebäudeeigentümerinnen oder Gebäudeeigentümer und zwischen "AW – 5" und IGW der Empfindlichkeitsstufe II von Fr. 100.-- ausrichten, sofern die Gebäudeeigentümerinnen resp. -eigentümer die restlichen Fensterkosten tragen. Der Kanton hat vorgesehen, die Lärmsanierung im Rahmen der Programmvereinbarungen bis 2018 vorzunehmen.

Da die Frist für die Lärmsanierung der Strassen sehr knapp bemessen ist und die Programmvereinbarung 2012 bis 2015 zwischen dem Kanton Zürich und dem Bund die Bundesbeiträge von Fr. 200.-- pro Fenster bereits in Aussicht stellt, ist das kantonale Finanzierungsmodell so bald als möglich von der Stadt Winterthur umzusetzen.

### 10.3 Kostenübersicht

Die Kosten für die Lärmschutzmassnahmen an der Quelle, insbesondere für Geschwindigkeitsreduktionen oder den Einbau lärmarmen Beläge, sind erst aufgrund der Detailstudien genauer abschätzbar. Da deren Realisierbarkeit und die Anforderungen an die baulichen Massnahmen noch nicht abschliessend beurteilt werden können, handelt es sich bei den prognostizierten Kosten um eine grobe Schätzung. Im Rahmen der in Art. 17 LSV festgesetzten Fristen leistet der Bund Beiträge an die Sanierungen, an Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg, derzeit im Umfang von 25 Prozent der Kosten. An Schallschutzfenster leistet der Bund einen fixen Beitrag von Fr. 200.-- pro Fenster, wenn der Kanton – und im Fall der kommunalen Strassen die Stadt – ebenfalls Kostenbeiträge an die Gebäudeeigentümerschaft ausrichten.

Es ist mit folgender Grössenordnung – Programmvereinbarung NFA 2012 bis 2015 – von Kosten für die Staatsstrassen auf Gemeindegebiet der Stadt Winterthur zu rechnen:

	<b>Kosten Total</b> Mio. Franken	Bundesbeitrag Mio. Franken	Anteil Kanton (Baupauschale) Mio. Franken	Anteil Stadt Winterthur Mio. Franken
Massnahmen an der Quelle (Projektleitung)	<b>Offen</b>	Offen	Offen	Offen
Massnahmen im Ausbreitungsweg	<b>etwa 2.10</b>	etwa 0.55	etwa 1.55	-
Schallschutzfenster	<b>etwa 6.30</b>	etwa 2.55	etwa 3.75	-
<b>Total</b>	<b>etwa 8.40</b>	etwa 3.10	etwa 5.30	-

Aufteilung der Gesamtkosten von 8.1 Mio. als Grundlage für die Programmvereinbarung NFA 2012 bis 2015:

	2012		2013		2014		2015	
	Bund	Kanton	Bund	Kanton	Bund	Kanton	Bund	Kanton
Massnahmen an der Quelle (Projektleitung)	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen
Massnahmen im Ausbreitungsweg (2.1 Mio.)	-	-	-	-	etwa 0.20	etwa 0.40	etwa 0.35	etwa 1.15
Schallschutzfenster (6.3 Mio.)	etwa 0.50	etwa 0.70	etwa 0.55	etwa 0.85	etwa 1.05	etwa 1.55	etwa 0.45	etwa 0.65
<b>Zwischentotal</b>	<b>etwa 0.50</b>	<b>etwa 0.70</b>	<b>etwa 0.55</b>	<b>etwa 0.85</b>	<b>etwa 1.25</b>	<b>etwa 1.95</b>	<b>etwa 0.80</b>	<b>etwa 1.80</b>
<b>Total etwa 8.4 Mio.</b>	<b>etwa 1.20</b>		<b>etwa 1.40</b>		<b>etwa 3.20</b>		<b>etwa 2.60</b>	



Vorschau: Ev. sind 2.9 Mio. für Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg in die Programmvereinbarung NFA 2016 bis 2019 aufzunehmen.

## 11. Finanzierung kommunale Strassen

### 11.1 Übernahme Finanzierungsmodell Kanton

Der Stadtrat hat am 20. Mai 2009 beschlossen, für Schallschutzfenster an kommunalen Strassen das im RRB 1169 vom 16. Juli 2008 festgesetzte Finanzierungsmodell zu übernehmen. Bei den kommunalen Strassen stehen lediglich Bundesbeiträge zur Verfügung, da der Kanton keine Beiträge an den Fenstereinbau leistet.

Die Stadt Winterthur ist bis März 2018 verpflichtet, die Strassenlärmsanierung auch entlang den kommunalen Strassen durchzuführen. Die Kosten der Schallschutzbauwerke und vergleichbarer Massnahmen gehen bei den kommunalen Strassen zulasten der Stadt Winterthur. Um eine Gleichbehandlung der Einwohnerinnen und Einwohner sicher zu stellen sowie die Beiträge des Bundes einfordern zu können, soll für kommunale Strassen das Finanzierungsmodell des Kantons übernommen werden. Damit kann die Voraussetzung für die Ausrichtung des erwähnten Bundesbeitrages zwischen IGW und AW geschaffen werden.

### 11.2 Kostenübersicht

Es ist mit folgender Grössenordnung von Kosten für die Kommunalstrassen zu rechnen (Budgetentwurf Mai 2011):

	2014		2015		2016		2017	
	Bund	Stadt	Bund	Stadt	Bund	Stadt	Bund	Stadt
Massnahmen an der Quelle (Projektleitung)	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen
Massnahmen im Ausbreitungsweg	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen	Offen
Schallschutzmassnahmen an Gebäuden	etwa 0.25	etwa 0.35	etwa 0.25	etwa 0.35	etwa 0.50	etwa 0.70	etwa 0.50	etwa 0.70
<b>Bund etwa 1.50 Mio.</b>	<b>etwa 0.25</b>		<b>etwa 0.25</b>		<b>etwa 0.50</b>		<b>etwa 0.50</b>	
<b>Stadt etwa 2.10 Mio.</b>		<b>etwa 0.35</b>		<b>etwa 0.35</b>		<b>etwa 0.70</b>		<b>etwa 0.70</b>
<b>Total etwa 3.6 Mio.</b>	<b>etwa 0.60</b>		<b>etwa 0.60</b>		<b>etwa 1.20</b>		<b>etwa 1.20</b>	

## 12. Ausschreibungen Planungsbüros

In einem nächsten Schritt ist ein Planungsbüro für die weitere Planung, Projektierung und Ausführung der Schallschutzfenster und ein Planungsbüro für die weitere Planung, Projektierung und Ausführung der Lärmschutzwände zu suchen. Die Abteilung Energie und Technik wird die Aufträge im offenen Verfahren ausschreiben und in Zusammenarbeit mit der Fachleitung Beschaffungswesen die Ausschreibungsunterlagen, insbesondere die Eignungs- und Zuschlagskriterien, werden dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

### 13. Kreditsituation

Der Grosse Gemeinderat hat im Voranschlag 2008 einen konstitutiven Kredit für die Immissionsgrenzwertsanierungen LSV von Fr. 300'000.-- bewilligt (Projekt-Nr. 12861). Mit Beschluss vom 20.5.2009 und vom 3.11.2010 wurde der Kredit freigegeben.

### 14. Öffentlichkeitsarbeit

Alle Projektmitarbeitenden sind dafür besorgt, dass die jeweiligen Informationen und Aufträge in ihren Bereichen ankommen und ausgeführt werden.

In Zusammenarbeit mit dem Vermessungsamt wird eine Ausführungsdatenbank betrieben. Dabei stellt sich die Frage, wie weit der Lärmbelastungskataster mit den Sanierungswerten öffentlich gemacht wird.

Alle Gebäude werden je nach Lärmbelastung in vier Kategorien eingeteilt. Die Zuteilung wird pro Sanierungsprojekt öffentlich ausgeschrieben und ist anfechtbar. Für die vier Kategorien gelten unterschiedliche Regelungen. Daher ist geplant, pro Kategorie ein Informationsblatt zu entwerfen. Diese Blätter können den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und an den Informationsveranstaltungen abgegeben werden. Damit ist sichergestellt, dass alle auf dem gleichen Informationsstand sind.

Diese Informationen können auch auf der Homepage abgerufen werden. Es soll eine personenunabhängige Mailadresse (z.B. strassenlärm (at) win.ch) eingerichtet werden.

Die vier Kategorien unterscheiden sich hauptsächlich durch:

Beurteilungspegel	Farbe	Kostenbeiträge	Mitarbeit Eigentümer
Keine IGW - Überschreitung	Grün	Keine	Keine
IGW - Überschreitung	Gelb	Fr. 300.-- pro Fenster	Freiwillig
AW - Überschreitung mit Spielraum	Orange	Fr. 550.-- pro Fenster	Freiwillig
AW - Überschreitung	Rot	100 %	Pflicht

Die Informationsveranstaltungen für die Eigentümerinnen und Eigentümer (Inhalt = Informationsblätter) werden mit der Departementsleitung Bau koordiniert.

Das Departement Bau, Abteilung Energie und Technik, wird diesen Beschluss in Absprache mit dem Informationsdienst mit einer Medienmitteilung kommunizieren

### 15. Mitberichte

Departement Kulturelles und Dienste  
Keine Bemerkungen

Departement Finanzen und Finanzamt

- Das Investitionsprogramm wird entsprechend angepasst.
- Der Hinweis auf die stadträtliche Pendenza hat das Departement Bau als Dienstleistung für die Stadtkanzlei verstanden. Ziffer 2 kann aber gestrichen werden.

#### Departement Sicherheit und Umwelt

- Ziffer 2 wird gestrichen.
- Bei Ziffer 4 (vorher 5) stellt das DSU die Frage der Ressourcenplanung. Das Amt für Städtebau ist in der Projektsteuerung vertreten und war bei der Erarbeitung des SR-Antrages dabei. Das Ziel bis Ende 2012 die Verkehrsgutachten zu erarbeiten, ist evtl. etwas sportlich. In Absprache mit dem Amt für Städtebau wurde der Termin auf Ende 2013 erstreckt. Dies auch im Hinblick auf die Bemerkungen und Anliegen von Stadtbus zu möglichen Lärmschutzmassnahmen (siehe Mitbericht DTB), welche zuerst besprochen werden müssen.

#### Departement Technische Betriebe

- Stadtbus: Die Bemerkungen von Stadtbus zu den Massnahmen an der Quelle (1. Priorität) und zu den Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg und bei Gebäuden (2. Priorität) werden zur Kenntnis genommen. Den Anliegen von Stadtbus wird in der weiteren Projektarbeit Rechnung getragen werden.
- Stadtgärtnerei: Die Projektverantwortlichen sind sich der negativen Auswirkungen von Lärmschutzwänden auf das Ortsbild bewusst. Mit der Vorstudie wurde die Machbarkeit von Lärmschutzwänden an überkommunalen und kommunalen Strassen umfassend abgeklärt. Lediglich an neun Abschnitten sind Lärmschutzwände möglich (Ziffer 7.3 der Begründung). Zusammenfassung Vorstudie Machbarkeit (Seite 7): "Entlang der übergeordneten Strassen sind knapp 1,64 Kilometer Lärmschutzmassnahmen möglich. Bei den kommunalen Strassen sind Lärmschutzmassnahmen auf einer Länge von ca. 500 Metern denkbar. Auf die Massnahmen entlang der Kommunalstrassen könnte durch die Einführung von Tempo 30 verzichtet werden."
- Stadtwerk: Der Hinweis betreffend Hydranten wird zur Kenntnis genommen.

#### Beilagen:

- Mitbericht DKD
- Mitbericht DFI
- Mitbericht DSU
- Mitbericht DTB
- Zusammenfassung Bundesgerichtsentscheide "Münsingen" und "Zug"
- Projektablauf Gesamtprojekt
- Verfahrensablauf Lärmschutzwände
- Verfahrensablauf Schallschutzfenster
- Auszug BA-Protokoll vom 8.6.2011
- Präsentation Vorstudie Machbarkeit für die BA-Sitzung vom 8.6.2011
- Auszug Voranschlag 2011
- SRB vom 3.11.2010
- SRB vom 20.5.2009
- Projektmappe Vorstudie Machbarkeit Suter von Känel Wild AG vom Mai 2011