

Votum zu „2017.100 Postulat „Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion“

Gemeinderatssitzung vom 30. November 2020

Sehr geehrter Herr Präsident,
Damen und Herren Stadträte,
Kolleginnen und Kollegen

Die SVP-Fraktion nimmt die Beantwortung dieses Postulates in ablehnendem Sinne zur Kenntnis, und zwar aus folgenden Gründen.

Grundsätzlich gilt es einmal mehr eindeutig festzuhalten, dass die stadträtliche Verkehrspolitik durch und durch von einer autofeindlichen Ideologie durchsetzt ist. Und dies, obwohl aktuelle Zahlen und der Bi-Modalsplit klar aufzeigen, dass das Auto nach wie vor ein äusserst beliebtes und wichtiges Verkehrsmittel ist und der Anteil des ÖV eher stagniert. Doch der Stadtrat setzt weiter auf längst überholte Theorien und schikaniert Autofahrer mit Umerziehungsmassnahmen. Aber auch dies wird nichts bringen, denn Studien und die Lebensrealität zeigen, dass weder Parkplatzbewirtschaftung und -beschränkung noch Modal-Split-Vorgaben noch Verkehrsbeschränkungen den Bürger zum Umsteigen bewegen oder einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsmenge haben. Somit ist auch die Behauptung des Stadtrates, dass Parkraumplanung und -bewirtschaftung einen positiven Einfluss auf den Verkehrslärm hätten wohl mehr Wunschdenken als Realität.

Auch die vorliegende stadträtliche Antwort zum Postulat ist in diesem verkehrspolitischen Zusammenhang zu betrachten. Sogar die NZZ hat geschrieben, dass in den rot-grünen Städten Temporeduktionen aus ideologischen Gründen vorgenommen werden und nicht aufgrund der Situation vor Ort. Weiter heisst es dort, dass rot-grüne Städte den Autoverkehr möglichst nicht in der Stadt haben wollen und deshalb unter dem Deckmantel «Sicherheit, Lärmschutz und Luftbelastung» das Tempo auch auf Hauptstrassen senken wollen, um den MIV zu verdrängen. Das ist einfach unredlich und unehrlich.

Da die Verkehrsmenge trotz aller Umerziehungs- und Verdrängungsmassnahmen nicht abnehmen wird, werden die in der Antwort dargelegten Temporeduktionen speziell auf den Abschnitten der Schaffhauserstrasse, der Pflanzschulstrasse und am Oberen Deutweg nur einen einzigen Effekt haben: Der Verkehr verlagert sich auf andere Strassen und die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner werden umso stärker belastet. Der fachliche Leitgedanke, den Verkehr möglichst rasch auf übergeordnete Strassen zu bringen, wird ausgehöhlt.

Auch die Schlussfolgerungen des Stadtrates zu den positiven Auswirkungen der Temporeduktionen betrachten wir eher kritisch. Die Einführung von Tempo 30 auf solch gut ausgebauten und übersichtlichen Strassen soll laut dem Grundlagenpapier „Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme“ von Massnahmen wie baulichen Veränderungen und polizeilichen Kontrollmassnahmen zur Durchsetzung des Tempolimits begleitet werden. Da werden wir uns also auf weitere tolle Ideen und bauliche Schikanen aus dem reichen Fundus der Verkehrsplanung sowie steigende Busseneinnahmen freuen dürfen. Dies selbstverständlich einmal mehr entgegen den fachlich fundierten Festhaltungen, dass Temporeduktionen hinsichtlich des Lärms ihre doch sehr beschränkte Auswirkung auf den Lärm auch nur dann erbringen, wenn möglichst keine Verkehrshindernisse eingebaut werden. Die Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute schreibt dazu in ihrem Grundlagenpapier wörtlich: «Die Ausgestaltung des

Abschnitts spielt eine wesentliche Rolle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten und die Lärmemissionen zu reduzieren, sind die Anzahl Hindernisse zu minimieren und ein genügend breiter befahrbarer Bereich freizuhalten».

Es muss also bei allen Lobgesängen auf die hochgelobte Wirkung von Temporeduktionen klar beachtet werden, dass die Lärmwirkung einer Temporeduktion von verschiedenen Faktoren abhängt, beispielsweise von der Stetigkeit des Verkehrs oder vom Fahrzeugmix. Um eine optimale Lärmwirkung zu erzielen, sollte der Verkehr möglichst stetig fließen, damit können gleichzeitig Einbussen der Kapazität verhindert werden. Hindernisse wie zum Beispiel Aufpflasterungen sind zu vermeiden, die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Die vorliegende Antwort und die teilweise faktenvbefreite Verkehrspolitik in unserer Stadt lassen aber befürchten, dass genau diese Erkenntnisse und Lebensrealitäten einmal mehr ausgeblendet werden.

Auch der Einsatz lärmarmen Beläge hat in den letzten Jahren in der Schweiz deutlich zugenommen und Erfolge gezeigt. Die Beläge mindern den Lärm durch ihre feine und lärmoptimierte Oberflächentextur sowie durch Belagsporen. Im Neuzustand vermindern lärmarme Beläge den Lärm um etwa sechs Dezibel. Am Ende ihrer Lebensdauer erreichen sie mit aktuellem Stand der Technik eine Lärmreduktion von rund drei Dezibel.

Die durch den Stadtrat angetönten Kontrollmassnahmen dienen keinesfalls dem Zweck der Verkehrssicherheit, das kann in diesem Kontext nun wirklich niemand ernsthaft behaupten. Es geht hier einzig und allein um das Abstrafen der Autofahrer und um die Geldbeschaffung für die leeren Stadtkassen. Die Stadtpolizei wird mit solchem Vorgehen und solchen Ideen zum befohlenen Vasallen der diktatorischen, rot-grünen Verkehrspolitik degradiert. Insbesondere hätte unsere überlastete Stadtpolizei sowieso wichtigere Aufgaben wahrzunehmen.

Im Übrigen rächen sich Temporeduktionen auf solchen Strassen, verbunden mit baulichen Massnahmen zur Durchsetzung des tieferen Tempos, gerade auch beim ÖV. Da die Leistungsfähigkeit dieser Strassen auch aus Sicht von Vertretern des ÖV abnimmt, resultieren gerade in Stosszeiten Zeitverluste bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. So unterstützt zum Beispiel Herr Barreis von den VBZ natürlich solche Temporeduktionen, fordert aber gleichzeitig, dass der ÖV auf diesen Strecken natürlich keinesfalls mit baulichen Massnahmen behindert werden darf, aber bitte schön durch Busspuren, LSA-Phasen und dergleichen mehr bevorzugt wird. Hier werden die Automobilisten also gleich doppelt abgestraft und der Verkehr wird somit von den Achsen wieder in die Quartiere ausweichen, was kaum das Ziel sein kann. Der Verkehr gehört auf die grossen Strassen und nicht in die temporeduzierten Quartierstrassen.

Befriedigt stellen wir hingegen fest, dass der Stadtrat die Alarmwertsanierung aller kommunalen und überkommunalen Strassen sowie die Immissionsgrenzwert-Sanierung aller überkommunalen Strassen als abgeschlossen betrachtet. Damit sind zumindest auf diesen Strassen auch jegliche weiteren Verkehrsmassnahmen vom Tisch.

Aber anstatt weiterer Temporeduktionen auf Hauptstrassen mit negativen Auswirkungen auf die Anwohner in den Quartieren, würden wir es begrüßen, wenn die Stadt moderne, lärmarme Beläge als valable Möglichkeit für weniger Verkehrslärm in Betracht ziehen würde. Dafür spricht auch, dass Rollgeräusche lauter sein können als Motorengeräusche. Mit den aktuellen lärmarmen Belägen sind idealerweise Reduktionen bis zu 6 dB möglich, was eine massiv grössere Reduktion des Lärms im Vergleich zur Wirkung der Temporeduktion von 50 auf 30 darstellt.

Seit neustem wissen wir auch, dass Stadtbus unter den vielen Tempo-30-Zonen leidet und sich der Busverkehr in Winterthur nachweislich verlangsamt. Die links-grüne Verkehrspolitik trifft nun also nicht mehr nur die Autofahrer, sondern behindert und verhindert direkt und eindeutig auch den Öffentlichen Verkehr. Dies führt zu riesigen Mehrkosten durch zusätzliche Kurse, höheren Personalaufwänden bei Stadtbus, zu einer Fahrplanausdünnung und



SVP Stadt Winterthur
Fraktion des Grossen Gemeinderates

SVP Stadt Winterthur, 8400 Winterthur
www.svp-winterthur.ch
info@svp-winterthur.ch
Facebook: [svpwinterthur](https://www.facebook.com/svpwinterthur)

einer Behinderung der Reisenden. Das ist ganz einfach absurd und zeigt die Sinnlosigkeit einer solchen ideologisch-verblendeten Verkehrspolitik in aller Deutlichkeit auf.

Die SVP-Fraktion nimmt die Antwort des Stadtrates somit in ablehnendem Sinne zur Kenntnis und wir empfehlen Ihnen, dies ebenfalls zu machen. Besten Dank.

Markus Reinhard, Gemeinderat SVP