

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend frühmorgendlicher Lastwagenlärm, eingereicht von Gemeinderat Peter Rütimann (FDP)

Am 26. April 2004 reichte Peter Rütimann mit 34 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern namens der FDP-Fraktion die folgende Interpellation ein:

„Wenn noch ganz Winterthur tief schläft, nutzen Lastwagenführer ihre Chance, um ab fünf Uhr morgens – manchmal sogar schon eine halbe Stunde früher – auch mit schwersten Lastwagen-Zügen von Oberwinterthur und der Grüze auf den nachtleeren Strassen mit Vollgas quer durch die Stadt zur Autobahneinfahrt Töss zu fahren. Damit gewinnen sie gegenüber dem Weg über die Autobahnumfahrung einige Minuten und einige LSVA-Kilometer. Dies allerdings auf Kosten des Schlafes und der Gesundheit der Anwohnenden in einem weiten Umkreis der Strassenachsen, die spätestens ab fünf Uhr morgens nur noch bei geschlossenem Fenster schlafen können.

Weil wir die Auffassung vertreten, dass die geringe Zeit- und Geldersparnis die massive Einschränkung der Nachtruhe nicht aufwiegt, fragen wir den Stadtrat an:

- 1. Welche Fakten und Erfahrungen können die Polizei und die Verkehrstechnik zum Thema des frühmorgendlichen stadtquerenden Lastwagenverkehrs beitragen?*
- 2. Wie stellt sich der Stadtrat zu dieser Lärmproblematik?*
- 3. Sieht der Stadtrat eine Möglichkeit, im Gespräch und anderen Formen des Appells an die Rücksichtnahme die Lastwagenhalter zu einer Verhaltensänderung zu bewegen?*
- 4. Welche verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Massnahmen stehen der Stadt zur Verfügung, um nötigenfalls mit verkehrslenkenden Massnahmen zumindest in den frühen Morgenstunden einen möglichst grossen Anteil des Lastwagenverkehrs auf die Autobahnumfahrung zu verlagern?*
- 5. Welchen verkehrslenkenden Einfluss hätte das frühere Einschalten der Lichtsignalanlagen?*
- 6. Ist der Stadtrat bereit, mit den aufgezeigten Massnahmen dem frühmorgendlichen stadtquerenden Lastwagenverkehr entgegenzuwirken?“*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Der Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Wohnqualität in unserer Stadt misst der Stadtrat besonderes Gewicht bei. Dementsprechend hat er in den vergangenen Jahren zahlreiche gezielte Massnahmen ergriffen, um die Lebens- und Wohnqualität in Winterthur zu erhalten und wenn immer möglich auch zu verbessern. Gerade im Bereich des Strassenverkehrs konnte er in vielen Fällen auf konkrete Anliegen der Bevölkerung eingehen und Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes ergreifen, die im Einklang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen stehend auch die unterschiedlichen politischen und persönlichen Meinungen berücksichtigen. Bei der Auswahl der optimalen Verkehrsmassnahme für einen bestimmten Anwendungsfall ist stets zu berücksichtigen, dass jede Lösungsvariante mit spezi-

fischen Vor- und Nachteilen verbunden ist, die sorgfältig gegeneinander abgewogen werden müssen.

Es ist dem Stadtrat bewusst, dass der durch frühmorgendliche Lastwagenfahrten verursachte Lärm die Morgenruhe besonders zu stören vermag. Freilich sind den Möglichkeiten des Stadtrates, auf den Schwerverkehr auf Winterthurs Strassen Einfluss zu nehmen, generell enge rechtliche Schranken gesetzt: Zwar liegt der Erlass von Fahrbeschränkungen auf den Strassen des Stadtgebietes grundsätzlich in der Kompetenz des Stadtrates. Anordnungen auf so genannten Staatsstrassen, um deren Benützung es hier vornehmlich geht, dürfen jedoch nur in Absprache und im Einverständnis mit dem Kanton verfügt werden. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten werden dabei aufgrund von Unfallereignissen, Geschwindigkeitsverhalten und Belastungswerten grundsätzlich nur solche Massnahmen erlassen, welche die einschränkenden gesetzlichen Grundanforderungen bezüglich Zweck- und Verhältnismässigkeit erfüllen und den Anliegen der Bevölkerung entsprechen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Welche Fakten und Erfahrungen können die Polizei und die Verkehrstechnik zum Thema des frühmorgendlichen stadtquerenden Lastwagenverkehrs beitragen?“

Im Verlauf der letzten Jahre wurden auf dem Stadtgebiet vierzehn automatische Zählstellen installiert, die eine Klassifizierung der Fahrzeuge nach ihrer Länge und damit beschränkte Aussagen zum Lastwagenverkehr auf den Winterthurer Strassen erlauben. Aus den so gewonnenen Daten lassen sich jedoch keine Aussagen zur Anzahl der stadtquerenden Fahrten machen. Diesbezügliche Erhebungen wären sehr aufwändig, und die Ergebnisse dürften je nach Tageszeit und Wochentag auch recht unterschiedlich ausfallen.

Auf entsprechende Reklamationen aus der Bevölkerung hin hat sich der Stadtrat und auch die Stadtpolizei in der Vergangenheit mit den betreffenden Transportunternehmungen in Verbindung gesetzt und sie gebeten, ihre Chauffeurinnen und Chauffeurs auf die Problematik aufmerksam zu machen, damit diese ihre Fahrweise den Umständen anpassen.

Sodann wird die Einhaltung des Nachtfahrverbots für den Schwerverkehr durch die Stadtpolizei regelmässig überprüft: Als einziges Land in Zentraleuropa kennt die Schweiz ein solches Nachtfahrverbot, das dem Schwerverkehr Fahrten in der Zeit von 22.00 bis 05.00 Uhr untersagt. Von diesem Verbot ausgenommen sind indessen Fahrten, die den Transport verderblicher Güter bezwecken. Nach den Erfahrungen der Stadtpolizei Winterthur verfügt die grosse Mehrheit der auf den Winterthurer Strassen nachts verkehrenden Lastwagenlenkenden über eine entsprechende Ausnahmegewilligung für den Transport verderblicher Güter. Wie die Erfahrungen der Stadtpolizei weiter zeigen, stehen Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern über den Verkehrslärm häufig im Zusammenhang mit dem vorübergehenden Einsatz von Lichtsignalanlagen bei Baustellen. Denn dadurch wird der Verkehrsfluss insgesamt gehemmt und der Verkehrslärm durch Anfahr- und Bremsmanöver nachteilig beeinflusst.

Auch wenn der Stadtrat stadtquerende Fahrten möglichst unterbinden möchte, hat er dennoch keine griffige Handhabe, den besonders störenden Verkehrslärm des Schwertransports generell zu reduzieren. In der Regel benutzt der Lastwagenverkehr das dafür vorgesehene übergeordnete, so genannt verkehrsorientierte Strassennetz; die Anstrengungen des Stadtrates konzentrieren sich daher schwergewichtig darauf, Verlagerungen ins untergeordnete Netz und insbesondere Quartierstrassen unter allen Umständen zu vermeiden. Eine gewisse Entlastung erhofft sich der Stadtrat durch die beabsichtigten Massnahmen zur Staubekämpfung auf der Autobahn A1.

Zur Frage 2:

„Wie stellt sich der Stadtrat zu dieser Lärmproblematik?“

Wie bereits in den einleitenden Ausführungen angesprochen, hat der Stadtrat Verständnis für das in der Interpellation vorgebrachte Anliegen. Der Handlungsspielraum des Stadtrats ist jedoch durch verschiedene gesetzlichen Bestimmungen stark eingeschränkt. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt dabei auch der Entscheid des Soveräns, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einzuführen, die sich am Verursacherprinzip orientiert („wer mehr fährt, bezahlt auch mehr“): Die LSVA wird seit dem 1. Januar 2001 erhoben und bemisst sich nach den gefahrenen Kilometern, dem höchstzulässigen Gesamtgewicht sowie den Schadstoffwerten des Zugfahrzeuges. Dass die davon betroffenen Unternehmen seither noch verstärkt die kürzesten Routen wählen und so zum Beispiel aus dem Raum Oberwinterthur und Grüze mit ihren Fahrzeugen in Richtung Töss die Achse St.Galler-, Technikum-, Zürcherstrasse befahren, ist daher aus ökonomischer Sicht nachvollziehbar.

Die folgenden konkreten Beispiele mögen dies erhellen: Die Fahrt von Ohrbühl nach Töss kostet mit einem Anhängerzug mit einem Gesamtzuggewicht von 34 Tonnen und der so genannten Emissionskategorie 2 auf dem direkten Weg durch die Stadt etwas mehr als Fr. 3.-- LSVA-Gebühren; demgegenüber beläuft sich die Fahrt über die Autobahn A1 – eine rund 10 km längere Strecke – auf knapp Fr. 9.--. Sodann kostet für einen Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 18 Tonnen die Fahrt auf dem direkten Weg durch die Stadt rund Fr. 3.-- weniger an LSVA-Gebühren, als die Fahrt über die A1. Zudem mögen allenfalls auch die Überlegungen eine Rolle spielen, dass bei der Fahrt über die Autobahn möglicherweise Mehrkosten für den Treibstoff und ein Zeitverlust in Kauf zu nehmen sind.

Zur Frage 3:

„Sieht der Stadtrat eine Möglichkeit, im Gespräch und anderen Formen des Appells an die Rücksichtnahme die Lastwagenhalter zu einer Verhaltensänderung zu bewegen?“

Anlässlich von Betriebs- und Verkehrskontrollen sieht sich die Verkehrspolizei erfahrungsgemäss auch bei repressiven Handlungen mehrheitlich mit verständnisvollen Lastwagenhaltern konfrontiert. Im Rahmen dieser Gespräche wird jedoch auch schnell klar, dass bedingt durch den aktuellen Kostendruck Umwegfahrten wenn immer möglich vermieden werden. Der Stadtrat hat, wie bereits erwähnt, in Einzelfällen auch schon schriftlich an die Rücksichtnahme der Lastwagenhalter appelliert. Im Rahmen seiner Möglichkeiten wird er auch weiterhin versuchen, mit Appellen auf die Routenwahl und Fahrweise des Lastwagenverkehrs Einfluss zu nehmen.

Zur Frage 4:

„Welche verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Massnahmen stehen der Stadt zur Verfügung, um nötigenfalls mit verkehrslenkenden Massnahmen zumindest in den frühen Morgenstunden einen möglichst grossen Anteil des Lastwagenverkehrs auf die Autobahnumfahrung zu verlagern?“

Wie bereits in den einleitenden Bemerkungen ausgeführt, hat der Stadtrat angesichts der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen keine griffige Handhabe, durch angemessene und verhältnismässige verkehrstechnische oder verkehrsrechtliche Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz eine Verlagerung des Lastwagenverkehrs auf die Autobahnumfahrung zu erwirken.

Zur Frage 5:

„Welchen verkehrslenkenden Einfluss hätte das frühere Einschalten der Lichtsignalanlagen?“

Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen sind in Winterthur auf das Verkehrsaufkommen und auf Sicherheitsaspekte hin ausgerichtet. Die im Dauerbetrieb stehenden Anlagen befinden sich dementsprechend an besonders gefährlichen Örtlichkeiten; wo es die Verkehrssicherheit zulässt, werden die Lichtsignalanlagen während der Nachtstunden aufgrund des generell geringeren Verkehrsaufkommens ausgeschaltet, um den Verkehrsfluss möglichst wenig zu behindern.

Grundsätzlich ist es möglich, mit Lichtsignalanlagen verkehrslenkend einzugreifen. Bei geringer Verkehrsbelastung erweist sich dies jedoch insbesondere zur Nachtzeit und in bewohnten Gebieten als nicht sinnvoll: Durch die vermehrten Anfah- und Bremsmanöver werden nämlich erheblich mehr störende und schädliche Emissionen erzeugt als bei ungehinderter Durchfahrt. Wie erwähnt, zeigen dies auch die bei der Stadtpolizei eingehenden Rückmeldungen aus der Bevölkerung während temporär ausgedehnter Betriebszeiten von Lichtsignalanlagen im Rahmen von Bauarbeiten klar auf. Zwar würde durch ein früheres Einschalten der Lichtsignalanlagen die Fahrzeit durch die Stadt möglicherweise etwas verlängert, zudem dürfte daraus ein höherer Treibstoffverbrauch resultieren. Ob damit aber die Fahrt durch die Stadt aus ökonomischer Sicht unattraktiv würde, erscheint angesichts der insgesamt kürzeren Fahrtroute allerdings als fraglich. Schliesslich ist nicht auszuschliessen, dass das Einschalten von Lichtsignalanlagen trotz fehlendem Verkehr von den Autolenkenden - wohl zu recht – als Schikane verstanden würde.

Zur Frage 6:

„Ist der Stadtrat bereit, mit den aufgezeigten Massnahmen dem frühmorgendlichen stadtquerenden Lastwagenverkehr entgegenzuwirken?“

Der Stadtrat will mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln den störenden Verkehrslärm reduzieren. In diesem Sinn wird die Verkehrspolizei weiterhin die Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen kontrollieren. Ebenso werden die Betriebszeiten und die Steuerung der Lichtsignalanlagen laufend an die neusten Erkenntnisse und die effektiven Bedürfnisse angepasst. Und schliesslich wird der Stadtrat auch weiterhin Anstrengungen unternehmen, um das Bewusstsein der Schwerverkehrsteilnehmenden auf die bestehende Problematik hin zu sensibilisieren.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder