

Sitzung vom 4. Dezember 2013

1365. Anfrage (Stationsstrasse Wettswil)

Die Kantonsräte Hans Peter Häring, Wettswil, und Hans Wiesner, Bonstetten, haben am 30. September 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der A4 sind auch flankierende Massnahmen für die Gemeinde Wettswil beschlossen worden. So wird derzeit die Stationsstrasse, welche vom Bahnhof Bonstetten nach Wettswil Dorf führt, aufwendig saniert. In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten für dieses Projekt? Wie hoch sind die Kosten für die Schallschutzwände und die Gartensanierungen resp. die Landerwerbskosten? Waren auch Enteignungen nötig?
2. Wie hat sich die Lärmbelastung der Anwohner entwickelt? Wie hoch war sie vor der Eröffnung der A4 und wie ist sie heute?
3. Gab es keine günstigere Variante, insbesondere Schallschutzfenster, womit man dieselbe Wirkung hätte erzielen können?
4. Ist die Strasse derart stark befahren, dass ein Trottoir in dieser Breite auf beiden Strassenseiten unumgänglich ist?
5. Hätte an Stelle von zwei überdimensionierten Trottoirs nicht ein Velostreifen realisiert werden können?
6. Durch den Bau war der Verkehr, insbesondere auch der ÖV, stark beeinträchtigt. Was unternimmt der Regierungsrat, damit die Bauzeiten im Strassenbau generell verkürzt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Peter Häring, Wettswil, und Hans Wiesner, Bonstetten, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Gesamtkosten für die Sanierung der Stationsstrasse belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf Fr. 3 510 000, wovon Fr. 900 000 auf den Bau der Lärmschutzwände einschliesslich der dadurch notwendigen Anpassungsarbeiten entfallen. Für den Landerwerb sind voraussichtlich Fr. 160 000 erforderlich. Ein Enteignungsverfahren musste bisher nicht eingeleitet werden.

Zu Frage 2:

Vor der Eröffnung der A 4 lag die Lärmbelastung an den Frontfassaden der heute von der Lärmschutzwand geschützten Gebäude an der Stationsstrasse in Wettswil bei rund 64 dBA am Tag und 52 dBA in der Nacht. Die durch die Eröffnung der A 4 eingetretene Entlastung von 12% der Verkehrsmenge wurde durch die allgemeine Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Zürcher Hauptstrassen zur Hälfte wieder kompensiert. Heute, nach Eröffnung der Autobahn, liegen die Immissionspegel daher nur unmerklich tiefer (0,3 dB), weshalb Lärmschutzmassnahmen erforderlich waren.

Zu Frage 3:

Die Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere die Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41), verpflichtet die Halter von ortsfesten Anlagen, die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verursachen, zur Sanierung der Anlagen. Dazu sind in erster Priorität Massnahmen zu ergreifen, welche die Lärmerzeugung verringern. Massnahmen an den betroffenen Gebäuden selbst, wie z. B. Schallschutzfenster, setzen eine sogenannte Erleichterung voraus und sind erst zulässig, wenn Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg nicht verhältnismässig sind oder wenn ihnen überwiegende Interessen entgegenstehen (Art. 14 LSV). Der Einbau von Schallschutzfenstern stellt daher lediglich eine Ersatzmassnahme und keine eigentliche Sanierungsmassnahme dar. Zudem entfalten Schallschutzfenster nur dann Wirkung, wenn sie geschlossen sind, während Lärmschutzwände die Immissionen innerhalb der Gebäude auch bei offenen Fenstern sowie im Aussenraum verringern. Bei der Festlegung der Lärmschutzmassnahmen wird von einer Verkehrsprognose mit einem Zeithorizont von mindestens 20 Jahren ausgegangen. Die Lärmschutzwand an der Stationsstrasse in Wettswil erzielt eine sehr gute lärmindernde Wirkung mit Werten bis zu 13 dB und ist wirtschaftlich verhältnismässig.

Sodann ist zu bedenken, dass der Strasseneigentümer bei Gebäuden, die einer Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert ausgesetzt sind, nach Ablauf der Sanierungsfristen (für Strassen 31. März 2018; Art. 17 Abs. 4 Bst. b LSV) unter Umständen für den sich daraus ergebenden Minderwert der Gebäude entschädigungspflichtig wird. Es liegt somit auch im wirtschaftlichen Interesse des Kantons als Strasseneigentümer, solche übermässigen Lärmbelastungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Zu Fragen 4 und 5:

Gemäss der regionalen Netzstrategie Knonaueramt und den flankierenden Massnahmen A 4 sind für Fussgängerinnen und Fussgänger sichere, attraktive und zusammenhängende Wege zur Verfügung zu stellen. Die

Gehwegbreiten an der Stationsstrasse entsprechen den geltenden Normen und Richtlinien, wobei der Gehweg auf der südöstlichen Strassenseite 2m und der kombinierte Geh-/Radweg auf der nordwestlichen Strassenseite 3m misst. Der Veloverkehr wird auf diesem Abschnitt einseitig im Gegenverkehr geführt, weshalb auf der gegenüberliegenden Strassenseite kein separater Velostreifen notwendig ist.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat ist sich der negativen Auswirkungen von Baustellen auf den Verkehrsfluss und den damit verbundenen Beeinträchtigungen bewusst. Wegen der hohen Komplexität bei der Vorbereitung und Durchführung von Sanierungsarbeiten im Strassenbereich kann eine weitere Verkürzung der Bauzeiten aber kaum erreicht werden. Einerseits werden bei umfassenden Sanierungsmassnahmen Gemeinden und Werkleitungseigentümer mit einbezogen, um bei dieser Gelegenheit auch Werk-, Abwasser- und Kommunikationsleitungen zu erneuern. Andererseits unterliegen die Bauarbeiten in zeitlicher Hinsicht verschiedenen Einschränkungen, etwa um Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm zu schützen, um den Zugang zu Gewerben und Geschäften zu ermöglichen oder zur Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften. Die negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr werden nach Möglichkeit durch die Einrichtungen einer Busbevorzugung bei den Baustellen-Lichtsignalen verringert.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi