

Sitzung vom 3. Januar 1996

64. Postulat (Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Reduktion der Lärmbelastung)

Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 19. Juni 1995 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird eingeladen, laufend zu den Erkenntnissen und nach Massgabe des gegenwärtig im Entstehen begriffenen Lärm-Übersichtskatasters (LUK) verkehrsorganisatorische Sofortmassnahmen, vor allem Geschwindigkeitsreduktionen auf Staats- und Gemeindestrassen, vorzusehen und im Einvernehmen mit den und auf Ersuchen der betreffenden Gemeinden unverzüglich dort durchzuführen, wo die Lärmbelastung die in der Lärmschutzverordnung (LSV) festgesetzten Grenzwerte überschreiten.

Auf Antrag der Direktion der Polizei

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Peter Stirnemann, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

1. a) Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung des Bundes verpflichten die Kantone, innert Frist Lärmsanierungsmassnahmen durchzuführen. Als solche bieten sich neben der Lärmbekämpfung an der Quelle, der erste Priorität beizumessen ist, auch planerische Massnahmen (z.B. Nutzungs- und Verkehrsplanung) und Massnahmen im Ausbreitungsbereich (z.B. Schallschutzfenster) an.

b) Um die erwähnten Sanierungsmassnahmen effizient angehen und koordinieren zu können, erarbeitet die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamtes des Kantons Zürich zurzeit einen Lärm-Übersichtskataster (LUK), in welchem der Sanierungsbedarf abgeklärt wird, um danach die Sanierungsprioritäten festlegen zu können. Ein solches koordiniertes Vorgehen ist auch angesichts der beschränkten Finanzmittel geboten. Aus diesem Grund ist es nicht sinnvoll, den Erkenntnissen des LUK bereits heute durch generelle Temporeduktionen als möglichst billige Sofortmassnahmen vorzugreifen. Solche sind allenfalls dort angezeigt, wo der Sanierungsbedarf schon jetzt klar erkannt ist und wo infolge von Grenzwertüberschreitungen tatsächlich dringlicher Handlungsbedarf besteht. Im weitern ist auch daran zu erinnern, dass Tempobeschränkungen nur im Rahmen von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG), von Art. 108 Abs. 2 der Verordnung über die Strassensignalisation vom 5. September 1979 (SSV) sowie der Weisungen des EJPD zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990 zulässig sind. Danach muss auf den Einzelfall abgestellt werden, und es ist nach Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV jeweils ein Gutachten einzuholen. Tempobeschränkungen, die nicht dem Einzelfall angemessen sind, sind damit unzulässig.

2. Es muss im weitern auch darauf hingewiesen werden, dass einerseits die Wirkung von Geschwindigkeitsreduktionen nicht überschätzt werden darf und dass andererseits Tempobeschränkungen auch einen Sanierungsbedarf bedingen.

a) Auf Staatsstrassen ausserorts treten Lärmprobleme in der Regel lokal als Einzelfälle auf, die auch mit punktuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht gelöst werden können. Hier helfen bei Alarmwertüberschreitungen nur Schallschutzfenster. Auf Staatsstrassen innerorts kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen nur in Frage, wenn die allenfalls als Ausweichrouten dienenden Gemeinde- und Quartierstrassen mindestens auf die gleich tiefe Geschwindigkeit begrenzt werden. Ansonsten führt die Temporeduktion zum unerwünschten Nebeneffekt, dass sich der Durchgangsverkehr als Schleichverkehr auf die Quartierstrassen verlagert.

Was die Gemeinde- und Quartierstrassen betrifft, dürfte - soweit ohne Vorliegen des LUK bereits ersichtlich - mangels Grenzwertüberschreitungen im allgemeinen kein Lärmsanierungsbedarf bestehen, da in der Regel gut ausgebaute Hauptstrassen den Durchgangsverkehr aufzunehmen und von den kleineren Strassen fernzuhalten vermögen.

b) In lärmtechnischer Hinsicht ist hervorzuheben, dass Geschwindigkeitsreduktionen im Bereich zwischen 30 und 50km/h von derart geringem Nutzen sind, dass diese Massnahme im Verhältnis zur damit verbundenen Einschränkung des Verkehrsflusses als zu wenig effizient beurteilt werden muss. In diesem tiefen Geschwindigkeitsbereich wird die Lärmbelastung kaum mehr von der Fahrgeschwindigkeit bzw. vom Rollgeräusch, sondern vor allem von der Motorentourenzahl, der Gangwahl und vom Beschleunigungsverhalten des einzelnen Fahrers bestimmt. Darauf lässt sich jedoch kaum Einfluss nehmen.

c) Geschwindigkeitsbeschränkungen in tiefen Bereichen versprechen ohne flankierende Massnahmen oftmals nicht den gewünschten Erfolg. Vielfach muss der Strassenraum durch ergänzende bauliche Massnahmen derart umgestaltet werden, damit eine konstante, gleichmässige Fahrweise auf dem reduzierten Geschwindigkeitsniveau erfolgt. Die blossе Errichtung von Schwellen ist zu diesem Zwecke ungenügend oder gar kontraproduktiv, da zwischen den einzelnen Bauten abgebremst und wieder beschleunigt wird, was eine grössere Lärmbelastung verursacht als das gleichmässige Fahren. Nur wenn der ganze Strassenraum enger gestaltet wird, kann das Ziel erreicht werden, wobei dann oft ein krasses Missverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag resultiert.

d) Bei Geschwindigkeitsreduktionen ohne flankierende Massnahmen stellt sich auf übersichtlichen Strassen das Problem des geringen Beachtungsgrades, weshalb sie ohne einen unverhältnismässigen polizeilichen Kontrollaufwand kaum durchsetzbar sind.

3. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass nebst der Geschwindigkeitsbeschränkung auch noch andere Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle existieren. Erwähnt seien namentlich lärmarme Strassenbeläge, die etwa 2 bis 3 dB leiser, jedoch etwa 20 bis 30% teurer als herkömmliche Beläge sind. Sie könnten an Strassenabschnitten eingesetzt werden, die Grenzwertüberschreitungen aufweisen und sowieso aus Unterhaltsgründen mit einem neuen Belag versehen werden müssen.

4. Zusammenfassend ergibt sich, dass Lärmschutzmassnahmen koordiniert werden müssen. Dies ist Gegenstand des sich in Ausarbeitung befindenden Lärm-Übersichtskatasters. Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen als Sofortmassnahmen nehmen auf die konkrete Situation keine Rücksicht, weshalb sie abzulehnen sind. Dem steht die Lärmsanierung bei erkanntem dringlichem Handlungsbedarf selbstverständlich nicht entgegen. Hinzu kommt, dass die Wirkung blosser Temporeduktionen nicht überschätzt werden darf; oftmals drängen sich nämlich flankierende Massnahmen auf, die mit Kosten verbunden sind.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Polizei.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi