

POSTULAT von Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Jonas Erni (SP, Wädenswil),
Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Farid Zeroual (CVP, Adliswil)

betreffend Lärmsanierung durch Temporeduktionen auf Staatsstrassen

Der Regierungsrat wird aufgefordert, seine Praxis bezüglich Lärmsanierung entsprechend der neuen Rechtsprechung des Bundesgerichtes anzupassen. Es sind sämtliche Abschnitte der Staatstrassen mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der Lärmreduktion durch tiefere zugelassene Höchstgeschwindigkeiten neu zu beurteilen und gegebenenfalls entsprechend zu signalisieren. Insbesondere sind auch die Synergien bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs einzubeziehen. Den Begehren der Gemeinden auf Geschwindigkeitsreduktionen auf Staatsstrassen ist mehr Gewicht beizumessen. Die Strassenlärmsanierungsprogramme sind entsprechend anzupassen.

Thomas Schweizer
Jonas Erni
Andreas Hasler
Farid Zeroual

Begründung:

Im Kanton Zürich sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin rund 200'000 Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Gemäss Art. 17 der Lärmschutzverordnung bleibt die Lärmsanierung eine vom Gesetz verlangte Daueraufgabe. Lärmschutz erfordert zusätzliche Anstrengungen zur Senkung der Lärmbelastung, und zwar vor allem mittels Massnahmen an der Quelle selber. Der Bund hat mit dem «Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» vom 28. Juni 2017 die Grundlagen für die künftige Ausrichtung zum Vollzug der Lärmschutzaufgaben gesetzt.

Das Bundesgericht hat entschieden, dass Temporeduktionen gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten eingehend zu prüfen seien.

Gemäss der Vereinigung der kantonalen Lärmschutzfachstellen Cerclebruit sind quellennahe Massnahmen die wirksamsten Massnahmen zur Bekämpfung des Lärms. Insbesondere die Temporeduktion ist eine einfache und kostengünstige Massnahme, die sofort zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmsituation im betroffenen Gebiet führt. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist auch dann zu prüfen, wenn die Grenzwerte noch nicht eingehalten werden können, aber die Lärmbelastung hörbar gesenkt werden kann.

Denn Lärm macht krank. Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Krankheiten, Störungen der Konzentration und des Leistungsvermögens, Beeinträchtigungen des seelischen und körperlichen Wohlbefindens sind Folgewirkungen die sich nicht nur individuell zeigen, sondern auch volkswirtschaftliche Auswirkungen aufweisen.

Lärmimmissionen mindern auch die Standortattraktivität und vermindern den Wert der betroffenen Liegenschaften. Diese Argumentation stützt sich auf Ausführungen des Bundesamtes für Umwelt BAFU, welches diese Auswirkungen auch monetarisiert hat. Auch die neue Publikation des ASTRA «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung» zeigt das Potenzial von Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme.

Zusammen mit der Lärmsanierung ist auch die Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsablaufs durch Temporeduktionen einzubeziehen. Dabei ist nicht nur auf die Unfallzahlen abzustützen, sondern generell die Reduktion der Gefahren zu berücksichtigen. Dabei ist der innerörtliche Verkehr, namentlich der Fuss- und Veloverkehr (z.B. Schulweg) in die Beurteilung einzubeziehen. Verschiede Gemeinden haben Begehren zur Temporeduktion beim Kanton eingereicht. Diese Begehren sind vermehrt zu berücksichtigen.