

POSTULAT von Heidi Müller (GP, Schlieren) und Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (GP, Schwerzenbach)

betreffend Geschwindigkeitsreduktionen auf Strassen im Kanton Zürich

Der Regierungsrat wird eingeladen

1. beim Bund um Bewilligung für eine sofortige generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem ganzen Nationalstrassennetz im Kanton Zürich auf 70km/h (Lastwagen) und 100 km/h (Personenwagen) nachzusuchen und diese Tempolimiten einzuführen
2. die Geschwindigkeit auf Staatsstrassen ausserorts möglichst rasch auf 60 km/h zu beschränken, resp. ein entsprechendes Gesuch beim Bund einzureichen
3. die Einhaltung der Tempolimiten auf National- und Staatsstrassen mit effizienten Mitteln und Kontrollen durchzusetzen
4. mit den übrigen Kantonen, die ebenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen in obigem Sinne befürworten, zusammenzuarbeiten, dies insbesondere, um der Forderung beim Bund mehr Gewicht zu geben

Heidi Müller

Dr. Marie-Therese Büsser-Beer

Begründung

1. Die Grenzwerte der LRV für NO_x und Ozon werden gemäss den Messungen des Amtes für Technische Anlagen und Lufthygiene ATAL immer noch massiv überschritten. Die Messungen und statistisch erfassten Daten lassen schon heute darauf schliessen, dass die geplanten Werte bis zum Ablauf der regulären Sanierungsfrist der LRV 1994 nicht eingehalten werden können.
2. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf. Viele Massnahmen (verbraucherabhängige Steuern, flankierende bauliche Massnahmen) können erst langfristig realisiert werden. Der Bund verzögert Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Nationalstrassen und schiebt den Schwarzen Peter in unzulässiger Weise auf die Kantone ab. Angesichts der ge-

sundheitlichen Bedrohung unserer Bevölkerung durch Luftschadstoffe darf mit Massnahmen nicht länger zugewartet werden.

3. Auf dem Gebiet der Feuerungen wurden bereits beachtliche Schadstoffreduktionen erzielt. Weitere Verbesserungen in technischer Hinsicht liegen zur Zeit kaum drin.
4. Der motorisierte Strassenverkehr verursacht etwa 2/3 der Stickoxidemissionen, hier liegt ein grosses Reduktionspotential.
5. Temporeduktionen verringern wegen der kleineren Sicherheitsabstände entgegen weitläufiger Ansicht den Verkehrs-Durchfluss nicht, bringen aber wesentlich mehr Verkehrssicherheit und Beruhigung des Verkehrsflusses. Sie erfassen auch ausländische Fahrzeuge und den Schwerverkehr.
6. Mit Temporeduktionen verringert sich der Lärm. Aufwendige Lärmschutzmassnahmen, deren Erstellung seit Jahren auf sich warten lässt und für die momentan kein Geld vorhanden ist, erübrigen sich unter Umständen sogar.
7. Der Treibstoffverbrauch pro gefahrenen Kilometer wird gesenkt. Demzufolge wird auch der CO₂-Ausstoss reduziert.
8. Die von der Elektrowatt durchgeführten Auswertungen der Tempolimiten 70/100 auf Nationalstrassen im Kanton Zürich im Sommer 1991 zeigen eine deutliche Reduktion der NO_x-Werte und eine (wenn auch wegen des Fehlens von griffigen Massnahmen gegen den VOC-Ausstoss nur geringfügige) Reduktion der Ozonbelastung. Aufgrund dieser Resultate sprechen sich die Autoren der Studie ebenfalls für ganzjährige Tempolimiten aus.
9. Mit Temporeduktionen können Schadstoffemissionen sofort und in grossem Umfang vermindert werden, wie verschiedenste Studien und Messungen auf Versuchsstrecken gezeigt haben. Trotzdem wurden generelle Temporeduktionen auf dem gesamten kantonalen Strassennetz aus dem Entwurf des Luftprogramms gestrichen. Das Luftprogramm legte seinen Berechnungen und Massnahmeplänen einen Zuwachs des individuellen Fahrzeugverkehrs 1985-1990 von 9% zugrunde; in dieser Zeit nahm dieser aber um 20 - 25% zu und verringerte sich auch nicht nach Einführung der S-Bahn. Laut der Erfolgskontrolle des Luftprogramms 1991 zeichnet sich ab, dass die gesteckten Ziele, insbesondere bei NOK und Ozon, bei weitem nicht erreicht werden können. Aus diesem Grund erscheint eine Temporeduktion unumgänglich.