

Sitzung vom 22. April 2020

**404. Postulat (Lärmsanierung durch Temporeduktionen
auf Staatsstrassen)**

Kantonsrat Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnende haben am 20. Januar 2020 folgendes Postulat eingereicht:

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.

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.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Mit seiner Rechtsprechung hat das Bundesgericht in den letzten Jahren wesentlich dazu beigetragen, offene Fragen zu klären, und wiederholt bekräftigt, dass Temporeduktionen gestützt auf eine Gesamtbetrachtung taugliche und angemessene Mittel sein können, um übermässige Lärmimmissionen zu vermindern. Das Bundesamt für Strassen hat im Oktober 2019 einen Forschungsbericht Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung veröffentlicht. Die Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 innerorts führt demnach zu einer Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit, die Verkehrssicherheit wird verbessert und die Lärmbelastung vermindert, insbesondere nehmen die lästigen Pegelspitzen und die schnellen Pegelanstiege merklich ab. Eine Hauptverkehrsstrasse verliert dadurch ihre Funktion als verkehrorientierte Strasse nicht und es konnten keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen festgestellt werden. Hauptverkehrsstrassen bleiben vortrittsberechtigt

und Fussgängerstreifen müssen nicht zurückgebaut werden. Bauliche Massnahmen wie horizontale oder vertikale Versätze sind nicht notwendig, einfache Markierungs- und Signalisationsmassnahmen sind ausreichend. Ob eine Fahrzeitverlängerung entsteht, ist im Einzelfall zu prüfen.

Für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (50 km/h innerorts und 80 km/h ausserorts) ist nach den bundesrechtlichen Vorgaben von Art. 108 der Signalisationsverordnung (SR 741.21) vorab zwingend ein Gutachten einzuholen, eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen und auch der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Es ist u. a. auch abzuklären, ob allenfalls andere Massnahmen wie z. B. lärmindernde Beläge infrage kommen. Beachtung ist auch den Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs zu schenken. Zudem ist die Übereinstimmung mit Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101) zu prüfen, wonach eine allfällige Verminderung der Leistungsfähigkeit im umliegenden Strassennetz mindestens ausgeglichen werden muss.

Für die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur ist die Kantonspolizei gestützt auf die Kantonale Signalisationsverordnung (LS 741.2) zuständig. Bei der Erarbeitung der Grundlagen arbeitet sie eng mit dem Amt für Verkehr und dem Tiefbauamt zusammen. Sie nimmt bei ihren Entscheidungen eine umfassende Interessenabwägung vor und berücksichtigt dabei auch die Anliegen der Gemeinden und weiterer Betroffener angemessen.

Geschwindigkeitsreduktionen werden in der Gesellschaft heute sehr kontrovers diskutiert. Es ist dem Regierungsrat ein Anliegen, diese Diskussion zu versachlichen. Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen sind für den Erlass von Massnahmen zur Lärmsanierung von Kantonsstrassen innerkantonale verschiedene Akteurinnen und Akteure zuständig. Wie ausgeführt, ist die Kantonspolizei für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zuständig. Die Zuständigkeit für Massnahmen an der Strasse selbst (Lärmschutzwände und lärmarme Beläge) liegt bei der Baudirektion. Aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben sind die Verfahren zu koordinieren, und es ist sicherzustellen, dass keine widersprüchlichen Entscheide ergehen. Auf Fachebene sind Bestrebungen im Gang, die Verfahren besser aufeinander abzustimmen und so auch den Rechtsschutz der Betroffenen zu verbessern.

Der Regierungsrat verfolgt die Entwicklungen im Bereich Lärmschutz. Die Bearbeitung von Projekten erfolgt unter Beachtung der heutigen Rechtsprechung. Lärmsanierungen auf Staatsstrassen durch Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit werden im Rahmen von umfassenden Interessenabwägungen im Einzelfall geprüft und wo zweckmässig umgesetzt. Dabei wird auch den Anliegen der Gemeinden bei Ortsdurchfahrten Rechnung getragen.

Weitergehende Massnahmen, wie im Postulat gefordert, drängen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 10/2020 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli