

## REGIERUNGSRAT

17. August 2016

16.90

### **Interpellation Jürg Caflisch, SP, Baden (Sprecher), und Edith Saner, CVP, Birmenstorf, vom 10. Mai 2016 betreffend Praxis zur Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen auf Begehren von Gemeinden; Beantwortung**

---

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

#### **Vorbemerkungen**

Das schweizerische Strassennetz lässt sich in Nationalstrassen, Kantonsstrassen und übrige Strassen (Gemeindestrassen sowie dem Gemeingebrauch offenstehende Privatstrassen) gliedern. Die Kantonsstrassen sind verkehrsorientiert. Laut § 83 Abs. 1 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100) dienen sie der Verbindung von Kantonsteilen untereinander, mit andern Kantonen oder mit dem Ausland. Ausserdem haben sie in vielen Fällen, speziell in den Zentren grösserer Gemeinden, eine wichtige Funktion für den öffentlichen Verkehr (Busse). Leistungsfähige Strassen sind hier die Grundvoraussetzung für eine gute Fahrplanstabilität. Um diese Strassen ihrem Zweck entsprechend für den Verkehr attraktiv und leistungsfähig zu halten, soll das generelle Temporegime von 50 km/h im Innerortsbereich nur in ausgesuchten Spezialfällen herabgesetzt werden. Dabei ist der Kanton Aargau aber bestrebt, selbsterklärende sowie zweck- und verhältnismässige Strassen zu bauen und zu betreiben. Das Erscheinungsbild des Strassenraums ist entscheidend für eine angepasste Geschwindigkeit. Bei einem ausgewiesenen Bedarf sollen auf diesen Strassen beziehungsweise Strassenabschnitten die Interessen der Radfahrenden und zu Fuss Gehenden sowie der Anwohnenden in erster Linie mit gestalterischen und baulichen Massnahmen, und nicht mit der Signalisation eines nicht zu den Ausbauelementen der Strasse passenden Temporegimes, berücksichtigt werden. Auf siedlungsorientierten Strassen in den Wohnquartieren werden Tempo-30-Zonen, in begründeten Fällen auch Begegnungszonen, begrüsst. Sie schaffen den Widerstand, der nötig ist, um den Verkehr möglichst auf den höherwertigen Kantonsstrassen halten zu können. Zur Abstimmung der Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen stellt das kantonale Baugesetz den Gemeinden den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zur Verfügung. Wird ein KGV zeitgerecht passend zur Revision der Nutzungsplanung erarbeitet, kann so der geforderten Abstimmung von Siedlung und Verkehr entsprochen werden.

Allgemein gilt festzuhalten, dass Tempo 30 und eine Tempo-30-Zone rechtlich nicht gleichbedeutend sind. Ein als Tempo-30-Zone signalisierter Strassenabschnitt ist nur möglich, wenn dieser in eine bestehende oder gleichzeitig eingeführte Tempo-30-Zone einbezogen wird.

Im Weiteren wird auf die nationale Volksabstimmung für Tempo 30 innerorts im Jahr 2001 verwiesen, welche im Kanton Aargau mit 83 % der Stimmen abgelehnt wurde. Ebenfalls abgelehnt hat der Grosse Rat am 13. März 2012 die (11.344) Motion Jürg Caflisch, SP, Baden (Sprecher), Regula Bachmann, CVP, Magden, Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau, Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg, und Sämi Richner, EVP, Auenstein, vom 22. November 2011 betreffend Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen auf Begehren von Gemeinden.

Schliesslich wird auch auf die eingereichte (16.92) Interpellation Hans-Ruedi Hottiger, parteilos, Zofingen (Sprecher), und Franco Mazzi, FDP, Rheinfelden, vom 10. Mai 2016 betreffend Pilotversuche Tempo 30 auf Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtkernen mit und ohne dynamische Signalisation (temporäre Geschwindigkeitssignalisation) verwiesen.

### **Zur Frage 1**

"Wie viele Gemeinden haben in den letzten 5 Jahren ein Begehren auf die Einführung von Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse auf dem Gebiet ihrer Gemeinde gestellt?"

Im Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird keine Statistik über eingereichte Begehren von Tempo 30 auf Kantonsstrassen geführt. Offizielle Projektanträge durch die Gemeinden gibt es jedoch fast keine. Das letzte Begehren wurde vom Gemeinderat Suhr bezüglich der Tramstrasse eingegeben. In der Praxis wird das Thema Tempo 30 hin und wieder im Rahmen des Informationsaustauschs bei der Planung von Strassenbauprojekten behandelt. Die Gemeinden reichen vor allem offizielle Projektanträge mit Verkehrsgutachten zu Tempo 30 auf Gemeindestrassen ein.

### **Zu den Fragen 2 und 3**

"Wie viele Messungen wurden in den letzten 5 Jahren vom Kanton in diesem Zusammenhang durchgeführt und welche Firma hat die Messung vorgenommen?"

"Wieso wurden die Resultate der Messung des Büro Grolimund + Partner vom Departement UBV zurückgehalten?"

Die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat im Sommer 2014 auf lärmarmen Belägen der Klasse SDA 4 und SDA 8 (semidichter Belag mit Grösstkorn 4 respektive 8 mm und erhöhtem Hohlraum) mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen (Sportwagen, Hybrid, Elektro, Kleinwagen, Diesel, Benzin und ein LKW) Fahrversuche mit ökonomisch optimierter Gangwahl in unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen zwischen 55 km/h und 25 km/h im Bereich der Lärm-Messstelle durchgeführt. Die Stadt Zürich hat auf Kantonsstrassen in zwei Gemeinden die Einzeldurchfahrten des vorhandenen Personenwagenverkehrs bei signalisierten 50 km/h und bei herabsignalisierten 30 km/h gemessen. Diese Messungen für beide Auftraggeber wurden durch das Akustikbüro Grolimund + Partner AG, Aarau, durchgeführt. Die Ergebnisse ergaben bei einer Differenz von 20 km/h (von 50 km/h auf 30 km/h) bei allen Belagstypen und je nach Fahrzeugtyp Reduktionen von 2,7–4,2 dB im Mittelungspegel, im Maximalpegel betragen die Differenzen 4,5–8,1 dB.

Die Messstudie wurde erstellt, weil der Kanton Aargau die Aufgabe hat, Gemeinden mit Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert zu beraten und ihnen Massnahmen für die Sanierung der gemeindeeigenen Strassen vorzuschlagen. Oft ist auf dem siedlungsorientierten Gemeindestrassennetz Tempo 30 bereits eingeführt (oder in naher Zukunft vorgesehen), und die Gemeinde kann nun mit einem lärmarmen Belag ihr Strassennetz sanieren.

Der Kanton Aargau veranlasste die Fahrversuche, um die Resultate im Zug seiner Beratungstätigkeit zu verwenden. Die vom Kanton Zürich vorgenommene Publikation wurde mit expliziter Zustimmung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt gemacht.

#### Zur Frage 4

"Wie schätzt der Kanton das Potenzial von solchen Temporeduktionen im Vergleich zum Bau von Lärmschutzwänden und sogenannten "Flüsterbelagen" ein?"

Verkehrsuntersuchungen in anderen Kantonen haben gezeigt, dass vor allem auf hochbelasteten verkehrsorientierten Strassen die Lärmreduktionen gering ausfallen, weil bei signalisiertem Tempo 50 oft ein Geschwindigkeitswert v85 (85 % aller Ereignisse pro Zeitabschnitt) deutlich unter 50 km/h feststellbar ist. Umgekehrt liegt der Geschwindigkeitswert v85 bei signalisierten Tempo 30 ohne begleitende Umgestaltung und Verengung der Fahrbahnen deutlich über 30 km/h, und somit ist lediglich eine Reduktion von 1–2 dB realistisch.

Eine Temporeduktion auf 30 km/h auf einer verkehrsorientierten Kantonsstrasse birgt zudem die grosse Gefahr, dass sich der Verkehr wieder auf die Quartierstrassen zurückverlagert und somit die Lärmbelastungen in den Wohnquartieren erhöht. Deshalb muss die Gesamtsituation analysiert werden, bevor über zu treffende Massnahmen entschieden wird.

Lärmschutzwände werden primär im Bereich der Einfahrtsstrecken in die Dörfer mit rückwärtiger Erschliessung der Gebäude realisiert. In den Ortszentren mit vielen Hauszufahrten können wegen den notwendigen Sichtzonen und den Anliegen des Ortsbildschutzes keine Lärmschutzwände errichtet werden. Wo in Ortschaften mit besonderen örtlichen Gegebenheiten (zum Beispiel in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) ein Strassenabschnitt ausnahmsweise in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden könnte, sind also selten Lärmschutzwände möglich. Somit ergeben sich keine Potenzialabwägungen.

Der Kanton Aargau hat entschieden, auf allen Innerortsstrecken – unabhängig davon, ob Gebäude mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorhanden sind – lärmarme Beläge mit Wirkungen zu den dichten Belägen von 3–5 dB einzubauen.

#### Zur Frage 5

"Ist der Kanton im Erfahrungsaustausch mit anderen Kantonen, die Tempo 30 auf Kantonsstrassen durch Dörfer umgesetzt haben (ohne Verkehrsschikanen auf der Strasse)? Kann sich der Kanton vorstellen, projektmässig eine solche Massnahme zu planen? Und wie könnte die Umsetzung aussehen?"

Die Mitarbeitenden im Departement Bau, Verkehr und Umwelt tauschen sich informell mit Mitarbeitenden der andern Kantone aus. Zudem sind die offiziellen Informationen oft frei zugänglich.

Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) abschliessend aufgezählt:

<sup>2</sup> Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Im Rahmen der kantonalen Lärmsanierungsprojekte werden zweck- und verhältnismässige Massnahmen für den Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner abgeklärt und umgesetzt. Dabei werden auch abweichende Geschwindigkeiten mitbeurteilt. Festgestellt wurden in den erarbeiteten Projekten, dass reine Geschwindigkeitsreduktionen selten zweck- und verhältnismässig sind. Der Kanton setzt deshalb vor allem auf eine Lösung mit lärmindernden Strassenbelägen. Sollte sich das Erfordernis einer Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ergeben, so erfolgt die Umsetzung immer projektspezifisch.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 666.–.

**Regierungsrat Aargau**