

Daniel Stutz sieht Signal für Tempo 30

Von Timo Züst

Der ACS will keine flächendeckenden Tempo-30-Zonen in Zürich. Das Bundesgericht hat eine dementsprechende Beschwerde nun aber abgewiesen. Das könnte wegweisend sein für die gesamte Schweizer Verkehrspolitik. Die WN haben bei Stadtrat Daniel Stutz nachgefragt, ob der BG-Entscheid auch für Wil Folgen haben wird.

Daniel Stutz, das Bundesgericht hat mit seinem Entscheid, die Beschwerde des ACS abzuweisen, die Zürcher Stadtregierung gestützt. Ist das ein Zeichen für mehr Temporeduktionen bzw. mehr Initiativen der Behörden?

Der BG-Entscheid muss als starkes Signal verstanden werden. Er wird gleichzeitig zu einer Versachlichung der Diskussion um Massnahmen zum Schutz vor schädlichem und lästigem Lärm führen. Geschwindigkeitsreduktion als kostengünstige und wirksame Massnahme gegen die Lärmbelastung kann wieder vorbehaltlos geprüft und mit entsprechendem Wirkungsnachweis auch umgesetzt werden. Damit hat der BG-Entscheid stark zur Klärung der Rahmenbedingungen für Lärmsanierungsprojekte in den Städten und Gemeinden beigetragen.

Gäbe es Strassen in Wil, auf denen Sie gerne Tempo 30 realisieren würden?

Die Stadt Wil hat in den vergangenen Jahren in fast allen Wohnquartieren Tempo-30-Zonen umgesetzt und damit in diesen Zonen einen erheblichen Beitrag geleistet zur Verhinderung von Strassenlärm. Trotzdem gibt es auf dem Gemeindegebiet der Stadt Wil Strassen, an denen die Immissionsgrenzwerte oder gar die Alarmwerte gemäss Eidgenössischer Lärmschutz-Verordnung überschritten werden.

Was kann dagegen unternommen werden?

Hier sind primär Massnahmen zur Lärmsanierung an der Quelle zu prüfen und umzusetzen. Darunter fallen die Senkung der signalisier-



Zwischen Rössli-, Jupiterkreisel und Bahnhof besteht in Wil eine der höchsten Lärmbelastungen. Diese könnte laut Stadtrat Daniel Stutz (kl. Bild) mittels einer Temporeduktion kostengünstig gesenkt werden.

ten Geschwindigkeit, verkehrslenkende oder verkehrsreduzierende Massnahmen sowie der Einbau von lärmarmen Belägen. Die Geschwindigkeitsreduktion ist eine wirksame und kostengünstige Massnahme zur Lärmbekämpfung an der Quelle. Auch Privatpersonen können ihren Beitrag zur Lärmreduktion beim Verkehr leisten, beispielsweise durch Velo fahren, ÖV benutzen, Benutzung leichter Fahrzeuge, Verwendung geräuscharmer Pneu oder Fahren mit angepasster Geschwindigkeit.

Bei diesem Entscheid des BG ging es spezifisch um Lärmbelastung. Verfügt die Stadt über Daten zu der Lärmbelastung in der Stadt Wil?

Das BUV hat zur Lärmbelastung an den Gemeindestrassen auf dem Gebiet der Stadt ein Gutachten erstellen lassen. Darin wurden die heutigen Lärmbelastungen und die erwarteten Lärmbelastungen in 20 Jahren auf der Basis der heutigen Fahrzeugfrequenzen und dem heutigen Gebäudebestand gerechnet. Erfahrungsgemäss sind die Lärm-

belastungen an den Kantonsstrassen am höchsten. Die Kantonsstrassen waren aber nicht Gegenstand des Lärmgutachtens, weil diese in der Verantwortung des Kantons liegen.

Und wo waren nun die «Peaks»?

Die Ergebnisse zeigen, dass an den Gemeindestrassen die Lärmbelastungen an der Grabenstrasse (zwischen Rose und Adler) und an der Unteren Bahnhofstrasse/Mattstrasse (zwischen Bahnhof, Jupiter- und Rösslikreisel) am höchsten sind.

Welche Massnahmen will man dagegen ergreifen?

Bei Gebäuden, bei denen die Alarmwerte überschritten werden, sollen rasch Lärmschutzfenster eingebaut werden. Die weiteren Massnahmen müssen noch im Detail geprüft werden und sind Gegenstand laufender Projekte. Neben der Geschwindigkeitsreduktion werden als weitere Massnahmen auch der Einbau von geräuscharmen Belägen und der Bau von Lärmschutzwänden und -dämmen geprüft.

Das BG wird sich schon bald erneut mit Tempo 30 befassen. Dann geht es um eine Temporeduktion auf Hauptstrassen. Würde Tempo 30 auch auf Wiler Hauptstrassen Sinn machen?

Werden die Immissionsgrenzwerte der Eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung oder gar die Alarmwerte beim Strassenlärm insbesondere in Wohnzonen entlang von Strassen überschritten, muss der Kanton beziehungsweise die Stadt als Anlagenhalterin und Betreiberin der Strassen deren Lärmsanierung prüfen und wo möglich durchführen. Die Lärmschutz-Verordnung gibt vor, dass neben siedlungs- und verkehrsplanerischen Massnahmen mit erster Priorität betriebliche Massnahmen an der Quelle, wie Geschwindigkeitsreduktionen und Verkehrsreduktionen, zur Lärmreduktion zu prüfen und umzusetzen sind.

Und das macht Sinn? Auch auf einer Hauptachse?

Tempo 30 auf Hauptstrassen kann ein sinnvolles Mittel zur Reduktion

des Strassenlärms sein. Tempo 30 kann auch eine Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verstärkung des Verkehrsflusses sein.

Wie sieht es bei Kantonsstrassen wie der Toggenburgerstrasse aus. Könnte die Stadt dort auch eine Reduktion beantragen?

Grundsätzlich ist der Kanton für die Toggenburgerstrasse verantwortlich. Bezüglich Lärmbelastung gelten dieselben gesetzlichen Anforderungen wie für die übrigen Strassen auf dem Wiler Gemeindegebiet.

Was ist die Meinung der Stadt?

Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass insbesondere in den Wohngebieten entlang der Kantonsstrassen die Lärmsanierung geprüft und wo möglich durchgeführt wird.

Könnte der Stadtrat für Gemeindestrassen eigentlich eigenhändig eine Temporeduktion bestimmen oder müsste so ein Entscheid vom Parlament abgesegnet werden?

Geschwindigkeitsreduktionen können vom Stadtrat bei der Kantonspolizei beantragt werden. Auf der Basis der Signalisationsverordnung (SSV) und eines Gutachtens kann die Kantonspolizei entsprechende Anträge anordnen. Sind keine oder nur kleine bauliche Massnahmen für die Umsetzung notwendig, muss das Parlament dafür keine Kredite bereitstellen.

Die Gemeinde Bettwiesen hat kürzlich eine Umfrage zu Tempo 30 gestartet. Könnte Ihrer Meinung nach so eine Umfrage auch in Wil Sinn machen?

Im Unterschied zu den Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Bettwiesen entsprechen die Tempo-30-Zonen in der Stadt Wil den gesetzlichen Vorgaben und sind von der Kantonspolizei angeordnet. Nutzen und Wirkung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind heute weitgehend anerkannt und unbestritten. Entsprechende Bedarfsmeldungen aus den Quartieren werden durch das BUV gerne entgegengenommen und geprüft.