

Vollzugshilfe Temporeduktion auf Kantonstrassen Kanton Aargau

Geschwindigkeitsreduktionen unter Generell 50 sind auch auf Hauptstrassen in Ausnahmefällen möglich (Art. 2a Abs. 6 Signalisationsverordnung (SSV). Die Vollzugshilfe soll dazu dienen im Rahmen eines Lärmsanierungsprojektes Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen und je nach Ergebnis ein Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG) bzw. Art. 108 Abs. 2 SSV auszulösen. Es ist ein dreistufiges Vorgehen vorgesehen.

1. Rechtsgrundlagen

Die Pflicht zur Sanierung der Strassen bei überschrittenen Lärm-Immissionsgrenzwerten ist im Umweltschutzgesetz (USG) begründet. Massnahmen an der Quelle stehen an erster Stelle. Eine dieser Massnahmen ist die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit. Der Bundesrat beschränkt nach Art. 32 Abs. 2 SVG (Strassenverkehrsgesetz, SR 741.01) die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Die zuständigen Behörden können gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufsetzen. Tempo-30-Zonen gemäss Art. 2a und 22a der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) gelten als funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (Urteil des Bundesgerichts 2A.90/2006). Im Grundsatz sind Tempo-30-Abschnitte nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, zum Beispiel in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV). Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt:

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

Einer dieser Gründe reicht aus um eine Temporeduktion zu prüfen. Gemäss Art. 108 Abs 4 SSV gilt: "Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann".

Bei einer übermässigen, d.h. über dem Immissionsgrenzwert liegenden Lärmbelastung ist im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts abzuklären, ob und wie weit eine Herabsetzung der Geschwindigkeit zu wirksamen Lärmreduktionen beiträgt. Trifft dies zu, wird in einem nächsten Schritt zu beurteilen sein, ob eine Temporeduktion unter Beachtung sämtlicher konkreten Umstände auch zweck- und verhältnismässig wäre. Die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung müssen jedoch bekannt sein, bevor Erleichterungsgründe im

Sinne von Ar. 14 Abs. 1 LSV geltend gemacht werden könne.

2. Aktuelle Gerichtspraxis

Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 1C_74/2012 Alpnachstad wird für die Gewährung von Erleichterungen vorausgesetzt, dass alle in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen im Plangenehmigungsverfahren nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden (zBsp. Umfahrungen, Fahrverbote, etc.).

Gestützt auf BGE 1C_45/2010 in Sachen Lärmsanierung Stadtkerndurchfahrt Zug ist eine Herabsetzung der Geschwindigkeit im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts zu prüfen. Eine Erleichterung im Sanierungsverfahren ist eine restriktiv zu handhabende Ausnahmegewilligung.

Das Verwaltungsgericht Solothurn hat in seinem Entscheid zum Lärmschutzprojekt in Derendingen diesen Grundsatz des Bundesgerichts aufgenommen und die Beschwerde gegen das Sanierungsprojekt gutgeheissen. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn habe nach Art. 32 Abs. 3 SVG und 108 SSV (sowie Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) ein Gutachten einzuholen und in einem nachlaufenden Verfahren zu entscheiden, ob das Tempo im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts auf 30 km/h zu beschränken sei.

Wichtig ist die Feststellung, dass bei den gemachten Erwägungen des Bundesgerichts im konkreten Fall von Münsingen (BGE 1C 17/2010) der verstetigte Verkehrsfluss und die Verkehrskapazitäten (Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV) und nicht der Lärmschutz im Vordergrund standen.

3. Kriterienprüfung für eine Temporeduktion

3.1. Grundsätzliches

Eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h könnte gemäss Gutachten des BAFU im BGE 1C 17/2010 (Strassensanierung Ortsdurchfahrt Münsingen) eine Lärmreduktion von bis zu 3 dB(A) bewirken. Welche lärmtechnische Wirkung auf dem konkret zu beurteilenden Strassenabschnitt erwartet werden kann, ist mittels einer Prognose des Akustikers genauer abzuklären. Speziell zu beachten ist das Geschwindigkeitsprofil v85 am Tag wie in der Nacht und die Zusammensetzung des Verkehrs. Das Potential einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist je nach Situation unter Umständen bedeutend kleiner als 1 dB(A) (Diese Zahlen sind der Entwicklung der Kenntnisse anzupassen).

Damit eine Geschwindigkeitsreduktion als Lärmsanierungsmassnahme in ein Lärmsanierungsprojekt aufgenommen werden kann, müssen neben den akustischen Anforderungen auch die Anforderungen an eine Lärmschutzmassnahme gemäss Leitfaden Strassenlärm und die verkehrstechnischen Anforderungen nach Art 108 Abs 2 lit. d SSV eingehalten werden können.“

Ob diese Voraussetzungen erfüllt sind wird in einem zweistufigen Verfahren geprüft.

3.2. 1. Stufe: Grobprüfung durch UA VM/S VT und VS

Die Sektionen VT und VS legt die Kammerung der Strassenabschnitte fest und beurteilt nach dem nachstehenden Kriterienraster.

Kriterien für jeden Strassenabschnitt	
1	Sind besondere örtliche Gegebenheiten vorhanden (namentlich Altstadt, Ortszentrum, Dorfkern)? (SSV Art. 2a Abs. 6)
2	Hat dieser Strassenabschnitt siedlungsorientierten Charakter (Sammel- und teilweise Erschliessungsfunktion)? (SSV Art. 2a Abs. 5)
3	Ist eine bestehende oder geplante Tempo-30-Zone auf dem evtl. angrenzenden Strassennetz vorhanden bzw. vorgesehen (ev. Abklärung bei Gemeinde notwendig)? (SSV Art. 2a Abs. 6)
4	Kann eine ungewollte Verkehrsverlagerung (Ausweich- und Schleichverkehr) ausgeschlossen werden?
5	Lässt das Erscheinungsbild des bestehenden Strassenabschnittes eine Temporeduktion mit einem Zielwert $v_{85} < 35$ km/h zu (flankierende Massnahmen bereits vorhanden)?
6	Kann die Leistungsfähigkeit des Strassenabschnittes erhalten bleiben und wird der Verkehrsablauf nicht deutlich beeinträchtigt?
7	Kann eine relevante Behinderung des ÖV's ausgeschlossen werden?
8	Kann eine wahrnehmbare Reduktion des Lärmpegels (mindestens 1 Dezibel) erreicht werden, namentlich im allenfalls lärmrechtlich kritischeren Nachtzeitraum?.

Zu Punkt 8: Dieses Kriterium wird erst bei Vorliegen der Ergebnisse des laufenden VSS-Forschungsprojektes "Lärmreduktionen mit Tempo 30" berücksichtigt.

Das Ergebnis dieser Grobbeurteilung ist Bestandteil des Lärmsanierungsprojektes, damit auch für die Anwohner transparent wird, wie mit der Frage der Geschwindigkeitsreduktionen umgegangen werden soll.

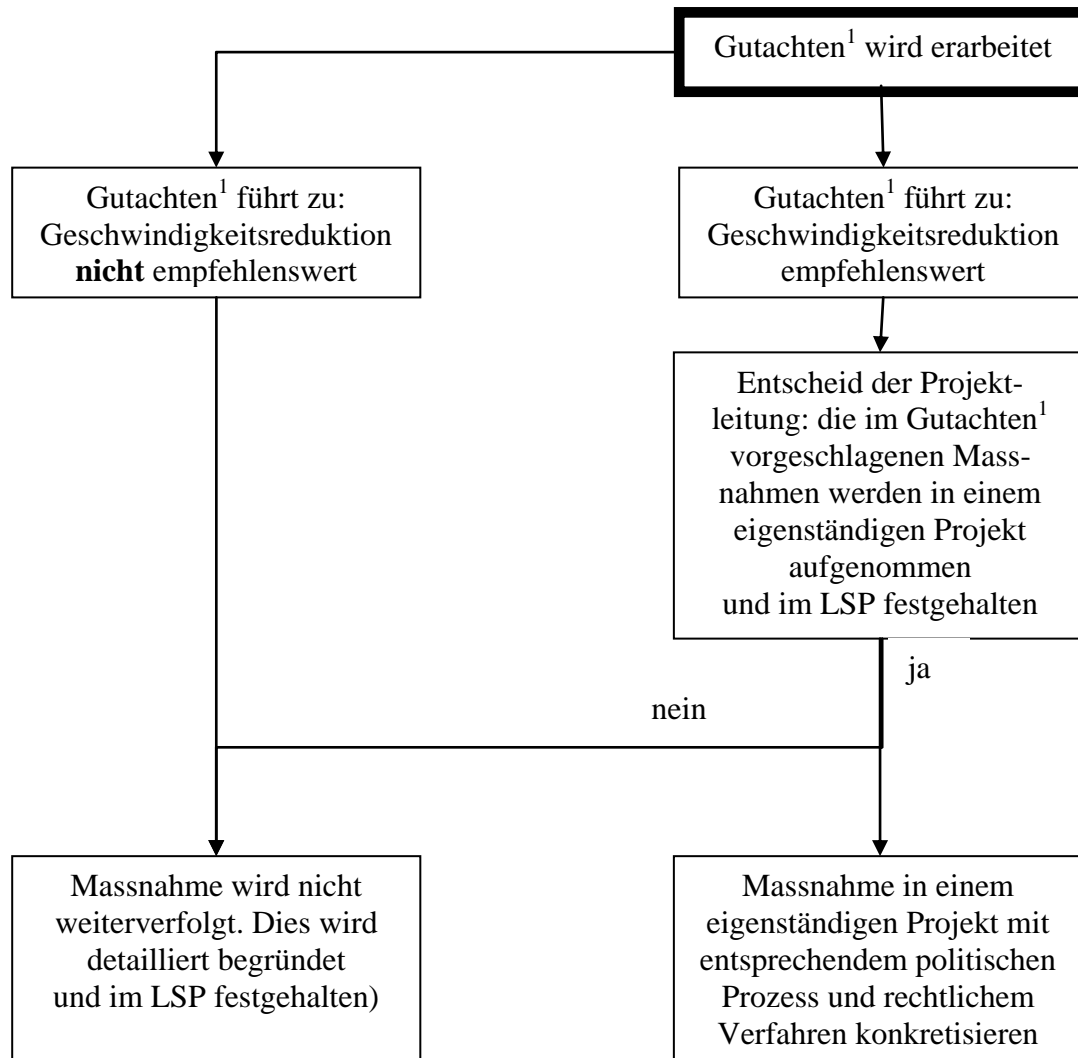
Falls die Beurteilung zum einem positiven Schluss gelangt, ist an diesem Strassenabschnitt eine Geschwindigkeitsreduktion mit einem detaillierten Gutachten gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV (gemäss nachstehender Ablaufplanung) weiter zu prüfen.

Im LSP wird dargelegt, dass parallel dazu ein Verfahren für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (Art. 108 Abs. 2 ff SSV) mit entsprechendem Gutachten von der zuständigen Behörde in Angriff genommen wird und das LSP dazu den Anstoss gegeben hat. In der entsprechenden Sanierungsverfügung muss diese Verpflichtung aufgenommen werden.

Das LSP wird jedoch weiter bearbeitet ohne Berücksichtigung einer Tempowirkung. Die Abklärungen und schlussendlich die erfolgreiche Umsetzung führen zu kaum abschätzbaren Verzögerungen. Somit ist für diesen Streckenabschnitt Potential für eine Nachsanierung vorhanden, welche nach Ausführung der Temporeduktion mit entsprechender flankierender Strassengestaltung ausgeführt werden kann.

3.3. Zweite Stufe: Verkehrsgutachten nach Artikel 108 SSV

In der letzten Stufe ist aufgrund eines vollständigen Verkehrsgutachtens darzulegen, welche Gründe für und gegen eine Geschwindigkeitsreduktion sprechen. Im Anhang ist ein möglicher Aufbau eines solchen Gutachtens ersichtlich. Die Lärmschutzfachstelle ist in diesen Prozess einzubeziehen.



¹ Gutachten für Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (Art. 108 Abs. 2 ff SSV)

Beispiele für die Anwendung von Temporeduktionen (30 km/h)



Gute Konzeption mit farblich abgegrenztem Mehrfachstreifen bei hoher Verkehrsbelastung und flächigem Queren



Einbezug von Längsparkierung als flankierende Massnahme



Geeignete Massnahme: seitliche Einengung



Geeignete Massnahme: seitliche Einengung

Beispiele für die Nichtanwendung von Temporeduktionen (30 km/h)



Ungeeignete Situation für Temporeduktion: Einseitige Bebauung, geradlinige Dorfeinfahrt



Ungeeignete Situation für Temporeduktion, Ein-/Ausfallachse