



Medienmitteilung
Zürich, 26. Mai 2015

Geschäftsstelle
Kanzleistrasse 126
8004 Zürich
043 443 10 00
info@laermliiga.ch
laermliiga.ch

Brisante Resultate einer Lärmstudie

Tempo 30 halbiert Lärm auch bei Flüsterbelägen

Eine bisher unveröffentlichte Lärmstudie entfacht die Debatte um Tempo-30 versus Flüsterbeläge neu. Die Studie wertete Strassenlärmmessungen an verschiedenen Standorten in den Kantonen Zürich und Aargau aus und macht deutlich, dass Tempo 30 den Lärm auch bei lärmarmen Belägen halbiert. Brisant ist, dass die Studie vom Januar 2015 bisher von den Auftraggebern, dem Kanton Aargau und der Stadt Zürich, unter dem Deckel gehalten wurde. Offensichtlich sind diese Resultate bei einigen Ämtern nicht willkommen.

besser leiser unterwegs

Im Auftrag vom Kanton Aargau und der Stadt Zürich führte das Umwelttechnik-Unternehmen Grolimund & Partner Lärmmessungen unterschiedlicher Fahrzeuge an verschiedenen Standorten durch und wertete sie aus. Die Studie belegt, dass sich der Mittelungspegel (Leq) mit Tempo 30 mindestens halbiert. Von einer Halbierung des Lärms spricht man, wenn der Dezibelwert um 3 dBA sinkt. Die Studie bestätigt unter anderem die Messungen von 2010 der Stadt Zürich an der Kalchbühlstrasse, welche von der Verkehrslobby angezweifelt worden waren. Ausserdem zeigt sie, dass Tempo 30 auch auf lärmarmen Belägen eine zusätzliche Lärmreduzierung bewirkt. Flüsterbeläge machen somit Tempo 30 nicht überflüssig, sondern die Lärmreduzierungen beider Massnahmen kumulieren sich.

Die Reduktion der von den Anwohnenden empfundenen Störwirkung ist bei Tempo 30 insbesondere in der Nacht gross. Da der Maximalpegel um etwa 5 – 8 Dezibel (dBA) sinkt, werden nachts viele Strassenanwohnende vor Aufwachreaktionen und vor daraus folgenden Gesundheitsschäden geschützt. Wichtige Argumente für die Tempo 30-Diskussion, die jedoch bisher nicht publiziert wurden.

Die Lärmliiga Schweiz folgert: Tempo 30 ist keine Forderung sturer Ideologen. Sie ist vielmehr ein äusserst kostengünstiges und wirksames Mittel, den stetig steigenden Verkehrslärm zu reduzieren und Anwohnende auch von Durchfahrtsstrassen in ihrer Gesundheit zu schützen, wie es das geltende Recht verlangt.

[[1923 Zeichen]]

[[+ Auszug aus den Schlussfolgerungen, s. folgende Seite]]



Auszug aus den Schlussfolgerungen der Lärmmessungsstudie:

*«Die Lärmmessungen bei tiefen Geschwindigkeiten zeigen, dass das Lärmminde-
rungspotential erheblich ist.*

*Unabhängig von den Belagstypen reduzieren sich die Lärmemissionen bei 30
km/h beispielsweise gegenüber 50 km/h deutlich. Die Reduktion des Mittelungs-
pegels liegt zwischen 2.7 dBA und 4.6 dBA. Die Reduktion des mittleren Maximal-
pegels beträgt zwischen 4.5 dBA und 8.1 dBA.*

*Bei sämtlichen Messungen hat der Maximalpegel-Wert (L_{max}) stärker abgenom-
men als der Mittelungspegel-Wert (L_{eq}). Während der Nacht wird die Störwirkung
des Strassenlärms vor allem durch den Maximalpegel (L_{max}) der einzelnen Vor-
beifahrten bestimmt. Bei einer Geschwindigkeit von beispielsweise 30 km/h wäh-
rend der Nacht können somit die störenden Maximalpegel gegenüber 50 km/h
deutlich reduziert werden.*

*Die Wirkung einer Temporeduktion unter 50 km/h konnte auch bei lärmarmen Be-
lägen (SDA4) aufgezeigt werden. Somit kann die Wirkung eines lärmarmen Belags
und die Wirkung einer Temporeduktion unter 50 km/h kumuliert werden.*

*Mit Hilfe der Messungserkenntnisse lässt sich nun das Potential von Geschwin-
digkeitsreduktionen innerorts für Personenwagen bestimmen.»*

[[1190 Zeichen Infobox]]

Bei Nachfragen

Kontaktperson: Dr. Peter Ettler (Präsident Lärmliga Schweiz), Zürich
Direktmail: ettler.p@bluewin.ch
Mobil: 079 437 71 60