

Es harzt bei den Massnahmen gegen Strassenlärm

Bund, Kantone und Gemeinden sind 30 Jahre nach Inkrafttreten der neuen Lärmschutzverordnung mit der Lärmsanierung von Strassen noch vielerorts im Verzug. Der baldige Ablauf der Sanierungsfrist sorgt jetzt aber für Dynamik.



Das Ortszentrum von Köniz (BE) ist das Schweizer Paradebeispiel für eine gelungene Verkehrsberuhigung. Tempo 30 hat die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner deutlich verbessert (im Bild rechts der Streifen zum freien Überqueren der Strasse). Auch für die Autofahrer ergeben sich Vorteile: Der Verkehr hat sich dank Tempo 30 verflüssigt.



Bild: Gemeinde Köniz, Abteilung Verkehr und Unterhalt

Kantone und Gemeinden müssten ihre Einwohner eigentlich bis Ende März 2018 vor übermässigem Strassenlärm schützen und entsprechende Lärmschutzmassnahmen umgesetzt haben: So sieht es die revidierte Lärmschutzverordnung vor. Doch trotz 30 Jahren Frist zur Umsetzung bleiben gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) schweizweit einige tausend Strassenkilometer ungenügend vor Strassenlärm geschützt. Aufgrund des Rückstands zahlreicher Kantone und Gemeinden soll nun der Bund die Unterstützung von Lärmschutzprojekten mit Bundesgeldern in Höhe von 51 Millionen Franken um weitere fünf Jahre verlängern: Eine Motion von CVP-Ständerat Filippo Lombardi (TI) verlangt, dass Strassenlärmsanierungsprojekte, die bis zum 31. März 2018 in eine Programmver-

einbarung mit dem Bund aufgenommen werden, vom Bund finanziell unterstützt werden, auch wenn die Realisierung erst nach 2018 erfolgt.

Schadenersatzforderungen möglich

Die Verzögerung könnte Bund, Kantone und Gemeinden aber trotzdem teuer zu stehen kommen. Laut Schätzungen des BAFU könnten Hauseigentümer Entschädigungen von rund 19 Milliarden Franken einfordern. «Als Inhaber von lärmverursachenden Anlagen sind Bund, Kantone und Gemeinden im Grundsatz entschädigungspflichtig», sagt Daniel Lehmann Pollheimer, Projektleiter Umwelt, Energie und Klima bei der Organisation Kommunale Infrastruktur (OKI). Konkret bedeute dies, dass ein Grundeigentümer eine Entschädigung

von Gemeinde oder Kanton verlangen kann, wenn eine Gemeinde- oder Kantonsstrasse sein Grundstück übermässig mit Lärm belastet. Lehmann Pollheimer warnt: «Obwohl die Voraussetzungen gemäss Bundesgerichtspraxis recht hoch sind, dürfte die eine oder andere Gemeinde mit Entschädigungsklagen konfrontiert werden – mit unklarem Ausgang.»

Lärmliiga macht Druck

Potenzielle Kläger können auf die Unterstützung der Lärmliiga Schweiz zählen. Peter Etter, Präsident der Lärmliiga Schweiz: «Trotz Umweltschutzgesetz und der 1987 in Kraft getretenen Lärmschutzverordnung wurde hierzulande noch sehr wenig umgesetzt.» Vor allem nachts lägen die Lärmbelastungen vielerorts



«Bei der Planung von neuen Wohngebäuden oder Lokalen geht der Lärmschutz oder die Akustik häufig vergessen.»

Markus Chastonay, Abteilungsleiter Amt für Umwelt, Kanton Solothurn, und Präsident des «Cercle bruit», der Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute.



«Als Inhaber von lärmverursachenden Anlagen sind Bund, Kantone und Gemeinden im Grundsatz entschädigungspflichtig.»

Daniel Lehmann Pollheimer, Projektleiter Umwelt, Energie und Klima bei der Organisation Kommunale Infrastruktur (OKI).

über den Grenzwerten von 55 bzw. 50 Dezibel. Etter führt dies unter anderem auf eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten und auf die Entwicklung einer 24-Stunden-Gesellschaft zurück. Beide hätten zur Folge, dass der Verkehr in den Abend- und Nachtstunden stark zunehme. Hinzu kommen laute Autos und Pneus, wie Etter sagt. «Im Unterschied zu anderen europäischen Ländern verkehren in der Schweiz überdurchschnittlich viele sehr lärmige Fahrzeuge auf den Strassen. Denn es gibt nirgends sonst so viele PS-starke und schwere Personenwagen wie bei uns. Zudem sind elektronische Soundverstärker und Auspuffklappen zugelassen». Etter stellt denn auch die Frage, ob die Strategie des Bundesrates, den Verkehrslärm an der Quelle zu bekämpfen, ausreichende Wirkung erzielt. Bei der Einführung des Partikelfilters für schwere Baumaschinen habe die Schweiz im europäischen Vergleich eine Vorreiterrolle gespielt, doch bei den Lärmemissionen der Motorfahrzeuge hänge sie hinterher. Die Lärmliga Schweiz verlangt darum leisere Pneus und Fahrzeuge. Weiter könne mit einer Temporeduktion – beispielsweise innerorts auf 30 Stundenkilometer – das bei höheren Geschwindigkeiten dominante Abrollgeräusch der Pneus hörbar reduziert werden. Zudem plädiert die Lärmliga für den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen, im Volksmund auch Flüsterbeläge genannt, wie sie etwa im Kanton Aargau und vor allem in der Westschweiz realisiert werden. Laut Etter reduzieren solche Beläge die Lärmbelastung dauerhaft um zirka drei Dezibel, was einer Halbierung des Lärms

entspricht. Im Bereich der Lärmschutzanlagen sieht Peter Etter vor allem dort Grenzen, wo lärmbelastete Strassen durch Wohngebiete und Dorfkerne führen. «Einen Dorfkern mit Lärmschutzwänden auszurüsten, das kann nicht die Lösung sein.»

Unterstützung findet die Forderung nach Tempo 30 beim BAFU: «Die Strassen-

das Raumkonzept Schweiz, dass Ansprüche an den Raum, vor allem die Entwicklung von Siedlungen, in Zukunft konsequent auf bereits überbaute Gebiete gelenkt würden. «Diese gewünschte Entwicklung kann im Widerspruch zu den Schutzansprüchen vor Lärm stehen. Laut Walker zeigt sich in der Praxis, dass Vollzugsinstanzen bei kritischen Situationen meist zugunsten der baulichen Entwicklung entscheiden und dabei teilweise Einschränkungen beim Lärmschutz in Kauf nehmen.

Mangelnde Kontrollen

Schwächen bestehen laut BAFU auch bei der Zusammenarbeit zwischen Planern, Gemeinden und kantonalen Behörden. Walker sagt, es existierten kaum Kontrollen, was unsachgemässe Lösungen zulasse. Dieser Feststellung schliesst sich Markus Chastonay, Abteilungsleiter des Amtes für Umwelt des Kantons Solothurn sowie Präsident des «Cercle bruit», der Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute, an. «Bei der Planung von neuen Wohngebäuden oder Lokalen geht der Lärmschutz oder die Akustik häufig vergessen.» Als Beispiele nennt Chastonay Wohnbauten entlang von Strassen, an denen er Immissionsgrenzwert bereits überschritten ist, oder die Installation von Luft-Wasser-Wärmepumpen, die nicht auf ihre Lärmemis-

«Die Strassenlärmbekämpfung fokussierte in der Schweiz lange auf Lärmschutzwände und Schallschutzfenster.»



Urs Walker, Chef der Abteilung Lärm und NIS im Bundesamt für Umwelt (BAFU).

lärmbekämpfung fokussierte lange auf Lärmschutzwände und Schallschutzfenster. Da in der Schweiz die Siedlungsentwicklung über verdichtetes Bauen vermehrt nach innen gelenkt wird, werden Massnahmen an der Quelle immer wichtiger», betont Urs Walker, der Chef der Abteilung Lärm und NIS (nicht ionisierende Strahlung) beim BAFU. Verbesserungsbedarf ortet er ferner bei der Koordination von Lärmschutzmassnahmen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden. «Die materielle Umsetzung lärmrechtlicher Erlasse steht naturgemäss in einem Spannungsfeld mit der Raumnutzung und den Mobilitätsbedürfnissen. Da besteht ein Zielkonflikt.» So verlange

sionen überprüft worden sind. Ein weiteres Problem ist gemäss einer Evaluation des BAFU die mangelnde Kontrolle des Vollzugs. Gemeinden erteilen wissentlich oder unwissentlich Bewilligungen, bei denen die Vorschriften der Lärmschutzverordnung nicht eingehalten werden. Oder sie weisen etwa Küchen mit Wohnanteil und einer Fläche von über zehn Quadratmetern nicht als lärmempfindliche Räume aus, wenn es einen anderen Raum in der Wohnung, zum Beispiel ein Esszimmer, gibt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Die Unterschiede zwischen den Gemeinden seien weniger von der Gemeindegrösse abhängig, als

vielmehr von persönlichen Faktoren bestimmt. So variiere der Vollzug je nach Erfahrung der verantwortlichen Personen oder nach der Bedeutung, die dem Lärmschutz generell beigemessen werde. Der BAFU-Bericht zeigt, dass im Mittel 85,2 Prozent aller Gemeinden bei den Baubewilligungsverfahren in lärm-belasteten Gebieten mit ihrem Kanton zusammenarbeiten. Während in Luzern alle Gemeinden angeben, mit der kantonalen Verwaltung zu kooperieren, ist dies in den Kantonen Waadt, Wallis, St. Gallen und Graubünden bei rund 25 bis 42 Prozent der Gemeinden Fall. 57,8 Prozent der befragten Gemeinden führen selbst Kontrollen durch. Der höchste Anteil von solchen Gemeinden findet sich mit über 70 Prozent in den Kantonen Aargau, Luzern, St. Gallen, Schwyz, Tessin und Zürich.

Raumplanung und Lärmbekämpfung hätten eigentlich beide Lebens- und Wohnqualität zum Ziel, wie Urs Walker vom BAFU sagt. Darum sei eine enge

Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fachdisziplinen der Städte und Gemeinden unumgänglich. «Neu ist, dass es heute nicht mehr nur um die Eindämmung von Industrie-, Gewerbe- und Verkehrslärm geht, sondern auch um den Umgang mit Alltags- und Freizeitlärm sowie um den Schutz und die Förderung von innerstädtischen Freiräumen für Ruhe und Erholung.» Daniel Lehmann Pollheimer von der OKI sieht zum einen Vorteil für Gemeinden, unterschiedliche Ansätze in Pilotprojekten auszuprobieren. Zum Beispiel Tempo 30 auf Hauptstrassen oder bei Arealplanungen. Der «Cercle Bruit» bietet eine Plattform für den Erfahrungsaustausch zum Thema. Stefanie Rüttener-Ott, Leiterin Fachbereich Lärmschutz der Stadt Zürich und Mitglied des Cercle Bruit, spricht von rund drei Jahren, die es für eine Angewöhnung braucht. «Dann hat sich die Geschwindigkeit der Autofahrer auf rund 30 Stundenkilometern eingependelt.» Die Stadt Zürich hat selbst bereits

Erfahrungen mit Tempo 30 gesammelt. Kombiniert mit lärmarmen Belägen und Autoreifen wird diese Massnahme für Stefanie Rüttener-Ott «in der Wirkung frappant» und deren Nutzen «wirklich gross» sein.

*Fabrice Müller
Mitarbeit: Denise Lachat*

Infos:

www.laerm.ch
www.bafu.admin.ch
www.cerclebruit.ch
www.klimabuendnis.ch
www.laermliga.ch
Fachbroschüre der Beratungsstelle für Unfallverhütung zur Einführung von Tempo-30-Zonen in Gemeinden: <https://tinyurl.com/ya6rtetkf>
Grundlagenpapier zu Tempo 30 der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB): <https://tinyurl.com/yaesfxgk>



Die Stadt Lausanne und der Kanton Waadt testen Tempo 30 bei Nacht auf Hauptverkehrsadern. Die Temporeduktion zwischen 22 und 6 Uhr soll den Anwohnern weniger Lärm und besseren Schlaf bringen. Das nationale Pilotprojekt wird vom Bundesamt für Strassen (Astra) und von der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI begleitet. Die Ergebnisse des Projekts sollen im Jahr 2019 vorliegen. 2018 können auch in der Stadt Zürich vier Versuche bei Nacht durchgeführt werden, da die Einsprachen abgewiesen worden sind.

*Illustration: Stadt Lausanne,
Dienststelle für Strassen und Mobilität*

Ein lärmreduzierender Belag in der Nähe von Düdingen im Kanton Freiburg. In der Westschweiz ist diese Massnahme der Lärmreduktion an der Quelle sehr verbreitet. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) streicht den guten Austausch unter den Westschweizer Kantonen hervor. Das erlangte Wissen werde weitergegeben.

Bild: Alexander Reichenbach, BAFU.



In der Stadt Zürich gelten seit Herbst 2017 auf 27 kommunalen Strassenabschnitten als Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die Massnahme ist Teil des Programms «Stadtverkehr 2025». Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ist ein Schritt zur Lärmsanierung gemäss Lärmschutzverordnung. Die Umsignalisationen sind möglich, da das Bundesgericht in einem Zwischenentscheid den noch hängigen Rechtsmitteln gegen die Herabsetzung der Geschwindigkeit keine aufschiebende Wirkung gewährt hat. Die endgültigen Entscheide des Bundesgerichts sind noch ausstehend. Bei der Haltestelle Rigiblick (im Bild) gilt seit dem 18. Dezember Tempo 30 erstmals auf einer überkommunalen Strasse, einer Hauptstrasse. Bild: Melinda Müller



Lärmoptimierte Strassenbeläge sind wegen der grösseren Hohlräume rascher sanierungsbedürftig als konventionelle Beläge. Langfristig liessen sich aber dennoch Kosten sparen, betont Hanspeter Gloor, Sektionsleiter Lärmsanierung des Kantons Aargau. So brauche es weniger Schallschutzwände und -fenster. In der Deutschschweiz ist es der Aargau, der in diesem Bereich eine Vorreiterrolle spielt. Seit 2014 wurden 45 Strecken mit semi-dichtem Asphalt ausgerüstet. Gloor berichtet von positiven Resultaten. Diese hängen aber auch vom gewählten Material und von der Verkehrsbelastung ab (siehe Abbildung links). In Villnachern etwa ist der akustische Anfangswert von -6 Dezibel auch nach zwei Jahren immer noch erhalten, in Möhlin ist der tiefere Anfangswert bei $-5,3$ Dezibel nach zwei Jahren auf $-3,3$ gesunken.

Bilder: zvg.

Villnachern, SDA 4-16 (2015)
Hohlraum Bohrkern 15,5%



Weniger Feinanteile

Möhlin, SDA 4-16 (2015)
Hohlraum Bohrkern 15,3%



Mehr Feinanteile

Best-Practice-Beispiele: In den Schweizer Gemeinden kommen Sanierungen ins Rollen

Offenbar hat das Bewusstsein um den nahen Ablauf der Sanierungsfrist einige Gemeinden wachgerüttelt. «Wir erhalten vermehrt direkt Anfragen von Gemeinden», sagt Simon Steiner, wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Lärm und NIS im Bundesamt für Umwelt (BAFU). Obwohl viele Kantone und Gemeinden die Sanierungsfrist vom 31. März 2018 nicht einhalten können, beobachtet Steiner «eine gute Dynamik im Bereich Lärm»; vielerorts werde gut gearbeitet. In jüngster Zeit stellt das BAFU auch «eine klare Verschiebung zu Massnahmen an der Quelle» fest. Damit sind lärmarme Beläge und Temporeduktionen gemeint. Das BAFU hält Best-Practice-Beispiele für lärmarme Beläge bereit: <https://tinyurl.com/ybrfwg9p>; Liste der besten leisen Beläge innerorts in der Schweiz 4 mm–6 mm <https://tinyurl.com/y7tou89s>; Liste der besten leise Beläge innerorts in der Schweiz 8 mm–11 mm <https://tinyurl.com/y8h8az9y>. Das Handbuch zu den Programmvereinbarungen im Umweltbereich enthält auch die Angaben zur Höhe der Subventionen (<https://tinyurl.com/yac17yd7>); Temporeduktionen und lärmarme Beläge werden vom Bund zu rund einem Drittel subventioniert. Artikel 15 der Lärmschutzverordnung (<https://tinyurl.com/y7jnxgas>) beschreibt die Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden. Ab Alarmwert sind die Kantone zum Einbau von Schallschutzfenstern verpflichtet. Die «Pflichtfenster» finanziert der Bund zu einem Fünftel (rund 400 Franken bei 2000 Franken pro Fenster). Etliche Kantone bezahlen auch Beiträge an «freiwillige Fenster», wenn die Lärmbelastung zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert liegt. Daran leistet der Bund einen Beitrag von 200 Franken.

dla