

Sitzung vom 1. Juli 1998

### **1503. Postulat (Anpassung der Lärmsanierungsprogramme)**

Kantonsrätin Ingrid Schmid und Kantonsrat Daniel Schloeth, Zürich, haben am 9. März 1998 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung die bestehenden Lärmsanierungsprogramme im Bereich Verkehr dahingehend zu ergänzen, dass als Massnahmen nicht nur Lärmschutzfenster und Lärmschutzwände zum Einsatz kommen, sondern weitere konkrete Massnahmen zur Verminderung der Lärmenentstehung an der Quelle und zur Verminderung der Lärmausbreitung in allen betreffenden Gemeinden realisiert werden können.

Begründung:

Die Lärmschutzverordnung verlangt von den Kantonen die Sanierung der übermässigen Lärmbelastungen bis im Jahr 2002. Die Einhaltung der Lärmschutzverordnung ist im Kanton Zürich in Frage gestellt, da in erster Linie teure Schallschutzmassnahmen bei den Betroffenen vorgesehen sind (Massnahmen dritter Priorität, gemäss Sanierungsprogramm sind 160 Millionen allein für Schallschutzfenster nötig). Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung gehen jedoch vom Verursacherprinzip aus, das heisst für die zu treffenden Massnahmen in erster Priorität bestmöglichen Lärmschutz an der Quelle und in 2. Priorität Massnahmen zur Lärmreduktion auf dem Ausbreitungsweg. Der Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärmbelastungen ist dringlich, die gesundheitlichen Folgen der übermässigen Lärmbelastungen sind gravierend, der Vollzug der Lärmschutzverordnung darf auf keinen Fall verzögert werden. Verkehrsorganisatorische und verkehrslenkende Massnahmen können einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung der Lärmbelastung leisten, sie sind kostengünstig und innert nützlicher Frist realisierbar.

Im Umweltbericht für den Kanton Zürich 1996 wird in diesem Zusammenhang ausgeführt (Zitat S. 108): «Für Lärmsanierungen, insbesondere für bauliche Vorkehren entlang von Staatsstrassen, werden vermutlich auch weiterhin nicht genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Es muss deshalb mittelfristig eine Verschiebung der Massnahmenswerpunkte Richtung Quellenlärmbekämpfung erfolgen, und es müssen gemäss Verursacherprinzip die Kosten von der öffentlichen Hand vermehrt auf die Verkehrsteilnehmer verlagert werden.»

Auf Antrag der Baudirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Ingrid Schmid und Daniel Schloeth, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Die gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG) erlassene und am 1. April 1987 in Kraft getretene Lärmschutzverordnung (LSV) soll Menschen vor schädlichem und lästigem Lärm schützen. Den Vollzug der LSV hat der Bund zum grössten Teil an die Kantone delegiert. Das USG und die LSV gehen vom Vorsorge- und Verursacherprinzip aus, wobei bei den zu treffenden Massnahmen folgende Prioritätenreihe gilt:

1. bestmögliche Lärmschutztechnik an der Quelle
2. weitere Massnahmen zur Lärmreduktion auf dem Ausbreitungsweg
3. Schallschutzmassnahmen bei den Betroffenen

Das kantonale Konzept von 1986 für den Vollzug der LSV sieht vor, in erster Priorität die am stärksten belasteten Staatsstrassen zu sanieren. Bei diesen sogenannten Alarmwertstrecken handelt es sich vor allem um Transitrouten, die mitten durch die Ortszentren verlaufen. Da hier weder Lärmschutzwände möglich sind noch eine andere Verkehrsorganisation Entlastung verspricht, wurde als kurzfristig wirksame Massnahme der Einbau von Schallschutzfenstern an die Hand genommen.

Massnahmen zur Verminderung der Lärmausbreitung – sogenannte bauliche Massnahmen – sind Hindernisse, die zwischen Lärmquelle und lärmbeeinträchtigten Gebäuden errichtet

werden. Neben den Lärmschutzwänden und -dämmen sind hier auch Nebengebäude denkbar. Solche Vorkehrungen auf dem Ausbreitungsweg wurden in den bisherigen Sanierungsprogrammen stets geprüft, konnten jedoch in den städtebaulich sensiblen Ortskernen kaum ausgeführt werden.

Der immissionsseitige, rein technische Lärmschutz stösst indes an seine Grenzen. Vor allem die prekäre finanzielle Situation des Kantons verlangt heute nach neuen Wegen. Beim Strassenlärm wird daher neben den bisherigen Sanierungen vermehrt Quellenlärmbekämpfung betrieben. Diese lässt sich in drei Bereiche aufteilen: 1. Information der Bevölkerung; 2. Förderung eines lärmarmen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer; 3. Massnahmen im Kompetenzbereich des Staates (Bund/ Kanton/Gemeinde).

Die Bevölkerung ist für die Lärmproblematik durch entsprechende Information zu sensibilisieren. Das Wissen um die Störwirkung, die gesundheitlichen Auswirkungen und die volkswirtschaftlichen Kosten von Lärmbelastungen bildet die Grundlage zu einem lärmarmen Verhalten und Handeln. Die Informationen zu den Lärmauswirkungen sind demnach eine besondere Form von Lärmschutzmassnahmen an der Quelle.

Ein wichtiger Kreis von Lärmverursachern, die Motorfahrzeugführerinnen und -führer, soll durch spezifische Aktionen und Informationen dazu bewogen werden, weniger Lärm zu verursachen durch

- Niedertourige Fahrweise: Ein grosses Potential liegt bei der individuellen Fahrweise. Die Fahrzeugtechnologie hat hochelastische Motoren entwickelt, deren Möglichkeiten aber nur selten genutzt werden. Mit den heutigen Motorfahrzeugen ist es problemlos möglich, niedertourig und damit ruhig zu fahren, ohne längere Fahrzeiten oder Motorenprobleme in Kauf nehmen zu müssen. Im Stadtverkehr könnte dadurch der Lärmpegel um rund 4 Dezibel (dB) vermindert werden, was von der Wirkung her mehr als einer Halbierung der Verkehrsmenge entspräche.
- Kauf eines leisen Autos: Nicht jedes Motorfahrzeug ist gleich laut. Obwohl die Grenzwerte der Typenprüfung immer strenger werden, variieren die Lärmwerte der einzelnen Automobile um mehrere Dezibel.
- Montage lärmarmen Reifen: Ab rund 50 km/h werden die Reifen-/ Fahrbahngeräusche der Personenwagen – vor dem Motorenlärm – zur dominanten Lärmquelle. Im Extremfall erzeugen sechs leise Reifen so viel Lärm wie ein lauter Pneu gleicher Breite. Im Mittel kann durch lärmarme Reifen der Verkehrslärm etwa um 3 dB vermindert werden.
- Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr: Wer Bahn, Tram und Bus benützt, der leistet nicht nur einen Beitrag für bessere Luft, sondern verursacht auch gesamthaft weniger Lärm.

Seitens des Staates fallen folgende Massnahmen in Betracht:

- Lärmarme Strassenbeläge: Neben den nur für hohe Geschwindigkeiten geeigneten Drainbelägen werden heute für den Innerortsbereich auch Beläge mit Wirkungen von rund 2 dB, welche die Anforderungen an Lebensdauer und Sicherheit erfüllen, eingebaut. Hinzu kommt, dass diese Beläge die Geräuschfrequenzen nach unten verschieben und dadurch als weniger lästig empfunden werden. Der Einbau erfolgt im Rahmen der ohnehin anfallenden Unterhaltsarbeiten.
- Geschwindigkeitsreduktionen: Führen Autobahnen an den Siedlungsgebieten vorbei, können mit Tempo 80 statt 120 die Lärmimmissionen um rund 3 dB vermindert werden. Geeignete Situationen sind selten und können oft schon mit baulichem Lärmschutz entschärft werden. Im Innerortsbereich kann mit einer gleichmässigen Fahrweise auf tiefem Geschwindigkeitsniveau – z.B. durch Einengen des Strassenraums und Drosseln der Geschwindigkeit bereits bei der Ortseinfahrt – der Lärm ebenfalls um bis zu 3 dB vermindert werden.
- Lärmgerechte Verkehrsabgaben: Anzustreben ist eine auch vom Lärmpotential eines Fahrzeuges abhängige Verkehrsabgabe. Das Lärmpotential ist u.a. abhängig vom Gewicht des Fahrzeuges und von der Tourenzahl. Aus der Sicht des Lärmschutzes, aber auch der Lufthygiene ist deshalb eine Besteuerung aufgrund des Gewichtes und der Leistung anstatt des Hubraums für die Zukunft ins Auge zu fassen.
- Lärmarme Lastwagen: Ein Lastwagen ist so laut wie 10 bis 15 Personenwagen. Mit technischen Massnahmen am Motor und geeigneter Bereifung lassen sich die Emissionen von Lastwagen gegenüber dem heutigen Stand noch um mindestens 5 dB vermindern. In eine bessere Motorenkapselung und in leisere Pneus wird jedoch nur investiert, wenn durch Vorschriften die entsprechenden Anreize geschaffen werden. Zuständig sind in diesem Bereich die Bundesstellen.

- Die Wahl des Transportmittels bestimmt den Lärmausstoss mit: Es sind deshalb alle Vorkehrungen zu unterstützen, welche vor allem eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringen. Auch der Kanton leistet dabei seinen Anteil.
- Raumplanung: Lärmschutz ist auch eine Aufgabe der Raumplanung. Insbesondere dürfen die Distanzen zwischen den Grundfunktionen Wohnen–Arbeiten–Versorgen–Erholen nicht weiter anwachsen, sondern müssen eher kürzer werden. Zudem sollen die nach wie vor zunehmenden Verkehrsbedürfnisse möglichst mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden können. Der neue kantonale Richtplan vom Januar 1995 hat diese Zielsetzungen unter anderem mit der Bezeichnung von Zentrumsgebieten aufgenommen. Die Leitlinie 2 der Richtplanung richtet die Entwicklung der Siedlungsstruktur zudem schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr aus.

Auch wenn die einzelnen Massnahmen an der Quelle für sich allein keine aufsehenerregenden Resultate bringen, führen sie in ihrer Kombination doch zu spürbaren Pegelreduktionen. Langfristig gesehen ist dieser Weg erfolgversprechender und effizienter als der Bau von Lärmschutzwänden auf dem Ausbreitungsweg oder von Schallschutzfenstern am Immissionsort.

Beim Schienenverkehr liegt die Lärmsanierungspflicht nicht bei den Kantonen, sondern bei den Bahnen. Diese sehen Massnahmen sowohl bei der Quelle (Fahrzeuge, Fahrbahn usw.) als auch bei der Ausbreitung bzw. bei den Betroffenen (Schallschutzwände/-fenster) vor. Wenn immer möglich werden Massnahmen an der Quelle vorgezogen, was aber vor allem an Güterverkehrsachsen nur sehr langfristig möglich ist. Es geht darum nicht ohne bauliche Massnahmen, für welche im Rahmen der Verfassungsvorlage «Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» die Mittel bereitgestellt werden sollen.

Im Luftverkehr wurde in den vergangenen Jahren auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung an der Quelle (Triebwerke) sehr viel getan und es wurden auch sehr grosse Fortschritte erzielt. Die entsprechenden Möglichkeiten sind zwar noch nicht ganz ausgeschöpft, doch sind eigentliche «Quantensprünge», wie sie in der Vergangenheit zu verzeichnen waren, in Zukunft nurmehr in einem geringen Ausmass möglich.

Der Flughafen Zürich hat indessen durch flankierende Massnahmen (Einführung der Nachtflugsperrordnung 1972, Einführung eines Lärmgebührenmodells 1980, Verschärfung des Modells 1993, schrittweise Einführung betrieblicher Restriktionen [Startverbot zu gewissen Zeiten] für laute, sogenannte Kapitel 2-Flugzeuge) dafür gesorgt, dass in Zürich heute rund 95% aller Flugzeuge zum lärmgünstigen Kapitel 3 gemäss Klassifikation der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO gehören.

Trotz dieser Verbesserungen wird es, wie der Umweltverträglichkeitsbericht zum Flughafenbau (5. Bauetappe) gezeigt hat, angesichts des erwarteten weiteren Verkehrswachstums zu einer geringen Zunahme der Fluglärmbelastung in dem Sinne kommen, dass die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe provisorisch festgelegten Immissionsgrenzwerte örtlich überschritten werden. Der Flughafenhalter hat deshalb im Rahmen der Baukonzessionseingabe für das geplante Dock «Mitte» entsprechende Erleichterungsanträge gestellt unter Nennung der vorgesehenen Ersatzmassnahmen (Schallschutzprogramm). Betriebliche Einschränkungen wie z.B. eine Plafonierung der Flugbewegungen stehen aus volks- und verkehrswirtschaftlichen Gründen nicht zur Diskussion. Dafür wäre im übrigen nicht der Kanton als Flughafenhalter, sondern der Bund zuständig.

Diese Darlegungen zeigen, dass bereits alle zurzeit als zweckmässig erscheinenden Massnahmen im Sinne der Anliegen des Postulats getroffen werden, soweit sie in kantonaler Kompetenz liegen. Die postulierte Ergänzung der Lärmsanierungsprogramme erübrigt sich deshalb.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi