

Sitzung vom 9. Dezember 2020

**1221. Anfrage (Wohnbaupotential im Kontext mit der verschärften Reifenlärmmorm 2024)**

Die Kantonsräte Stephan Weber, Wetzikon, und Christian Müller, Steinaur, haben am 28. September 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Das Erstellen von städtebaulich hochwertigen Wohnbauten entlang von Verkehrsachsen ist gegenwärtig kaum mehr möglich. Die Strassenräume verkommen zu reinen Verkehrsachsen, ohne Aufenthaltsqualität und Bezug zu den angrenzenden Quartieren. In den nächsten Jahren wird sich dies aufgrund der geltenden Lärmschutzvorschriften noch verschärfen. Neu erstellte Ersatzbauten werden nur noch mit unbelebten Rückfassaden gegen die Strassenräume in Erscheinung treten. Diese Entwicklung ist besorgniserregend und hat langfristige Folgen für die Aufenthaltsqualität in unseren Gemeinden und Städten.

Die Reifengeräusche von Fahrzeugen sind ein wesentlicher Bestandteil des Strassenverkehrslärm. Ein Lichtblick ist dabei die verschärfte Norm der EU per 2024, welche, den Maximalwert von Reifen von heute 72 Dezibel auf 68 Dezibel senkt. Dies entspricht einer Reduktion um mehr als die Hälfte der Schallemission durch Reifen.

Es muss das Ziel sein, die dannzumal hoffentlich sich schnell verbessernden Lärmwerte von Verkehrsachsen, der Planung von Bauten zugrunde legen zu können.

Der Regierungsrat wird gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie, und mit welchen zeitlichen Abständen werden die Schalldaten von Verkehrsachsen aktualisiert?
2. Welchen Einfluss hat diese neue Reifennorm auf die laufenden und geplanten baulichen Lärmschutzmassnahmen des Kanton Zürichs,
3. Mit wieviel Dezibel Reduktion der Gesamtschallbelastung kann auf Strassen mit Tempo 30, Tempo 50 und Tempo 80 aufgrund der verschärften Reifennorm gerechnet werden?
4. Was würde dies für Bauten innerorts, anhand von einigen heute kritischen Praxisbeispielen bedeuten?
5. Wie will die Regierung eine schnelle Umsetzung der zu erwartenden reduzierten Schallwerte, bezüglich der baurechtlichen Vorschriften sicherstellen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Stephan Weber, Wetzikon, und Christian Müller, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Welche Anforderungen für Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten eingehalten werden müssen, ist bundesrechtlich im 5. Kapitel der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) geregelt. Diese Vorgaben sind für die Kantone verbindlich und sie dürfen im Baubewilligungsverfahren davon nicht abweichen. Massgebend für Baubewilligungen ist dabei die Lärmbelastung im Zeitpunkt der Beurteilung des Baugesuchs. Zukünftige Entwicklungen, die zu Lärmabnahmen führen könnten, deren konkrete Auswirkungen jedoch heute noch ungewiss sind, dürfen aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben der Beurteilung von Baugesuchen nicht zugrunde gelegt werden.

Wie bereits in den Beantwortungen der Anfragen KR-Nrn. 251/2020 betreffend Fahrverbote für übermässig laute Motorräder und 275/2020 betreffend Aufklärung zu Lärmahndung von Motorrädern festgehalten, begrüsst der Regierungsrat gesetzliche Verschärfungen, die auf die Verminderung von Lärmemissionen von Fahrzeugen abzielen, ausdrücklich und setzt sich auch auf Bundesebene dafür ein. Der Regierungsrat beurteilt auch die heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung nach innen und die raumplanerisch notwendige Verdichtung als unbefriedigend. Bauen in lärmbelasteten Gebieten sollte auch in Zukunft möglich sein. Es gilt dabei aber durch intelligente Anordnung der Bauten und Räume sowie die Nutzung der Gebäudetechnik, den Schutz der Nutzerinnen und Nutzer vor Lärm zu gewährleisten. Dafür sind Anpassungen der bundesrechtlichen Bestimmungen für das Bauen im Lärm notwendig. Dies hat der Regierungsrat bereits in seiner Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 20/2020 betreffend Lärmschutz in Kombination mit Komfortlüftungsanlagen bekräftigt.

Zu Frage 1:

Die Lärmdaten für Kantonsstrassen beruhen auf dem von der Empa entwickelten Modell StL-86 bzw. sonROAD bei den Hochleistungsstrassen. Für die Berechnungen werden die jeweils neusten Daten aus Verkehrszählungen und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich verwendet. Berücksichtigt werden u. a. die Anzahl der Fahrzeuge pro Stunde, aufgeteilt auf Tag (6–22 Uhr) und Nacht (22–6 Uhr), sowie der Fahrzeugtyp, die mittlere Geschwindigkeit und die Steigung der Strasse. Für Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig.

Zu Fragen 2–5:

Die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG ist am 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Sie sieht vor, dass die Lärmgrenzwerte für die EU-Typengenehmigungen 2022 um 2 dB(A) und ab 2026 um weitere 2 dB(A) sinken. Die Grenzwerte sind abhängig von der Motorisierung der Fahrzeuge, d. h., für leistungsstarke Fahrzeuge gelten höhere Grenzwerte. Für Reifen sind gegenwärtig weder in der EU noch in der Schweiz weitere Verschärfungen vorgeschrieben.

Wann und in welchem Ausmass sich dies auf die tatsächliche Lärmbelastung auswirken wird, ist schwer abzuschätzen. Die gemessenen Schallpegel bei den standardisierten EU-Testbedingungen können nicht auf die tatsächlichen Emissionen im Strassenverkehr übertragen werden. Die Testvorgaben können von den Fahrzeugherstellern gezielt umgangen werden und die Fahrzeughalterinnen und -halter können später Ersatzteile wählen, die nicht der Erstausrüstung entsprechen (z. B. lautere Reifen).

Fahrzeuge, die den neuen EU-Testbedingungen von 2020 bzw. 2024 entsprechen, kommen frühestens Mitte 2022 bzw. 2026 auf den Markt. Bis keine alten Autos mehr verkauft werden, wird es wesentlich länger dauern. Bei über 6 Mio. immatrikulierten motorisierten Strassenfahrzeugen in der Schweiz (Stand 2020) werden mindestens zehn weitere Jahre verstreichen, bis der grösste Teil der Fahrzeuge den neuen Standards entspricht.

Unter der Annahme, dass sich die Emissionen der einzelnen Fahrzeuge im Durchschnitt tatsächlich um 2 dB vermindern und bis 2030 die Hälfte des Verkehrsaufkommens den neuen Bedingungen entspricht, resultiert eine Abnahme der Lärmbelastung um weniger als 1 dB(A), was als nicht wahrnehmbar zu bezeichnen ist. Mit einem äusserst optimistischen Szenario resultiert eine Abnahme von 1,5 dB(A). Die Wirkung dürfte jedoch durch weitere Verkehrszunahmen sowie grössere und schwerere Fahrzeuge zumindest teilweise wieder kompensiert werden.

Die verschärften EU-Grenzwerte für die Typengenehmigung werden die Lärmproblematik nicht wesentlich entschärfen können. Dafür sind weitere Anstrengungen in allen Bereichen notwendig, nicht zuletzt auch beim individuellen Mobilitätsverhalten.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**