

Weniger Strassenlärm – mehr Wohnqualität

Belag richtig wählen und Geschwindigkeit reduzieren

Der Strassenverkehr ist die bedeutendste Lärmquelle in der Schweiz. Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes wollen die Bevölkerung vor schädlichem oder lästigem Lärm schützen. Unter anderem wird die Sanierung von zu lauten Strassen verlangt. Zu laut ist eine Strasse, wenn sie die in der Lärmschutzverordnung festgelegten Grenzwerte überschreitet. Dann muss sie so weit, wie dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, saniert werden (Art. 16 USG und Art. 13 LSV). Der Lärmschutz ist aber gerade beim Strassenverkehr anspruchsvoll. Mit Kombinationen von Massnahmen kann ein wirksamer Lärmschutz erreicht werden.



Lukas Pfisterer
Dr. iur., Rechtsanwalt
Pfisterer Rechtsanwälte
Aarau

Zur Reduktion des gehörten Lärms gibt es verschiedene Möglichkeiten. Am effektivsten ist es, den Lärm an der Quelle zu vermeiden. Das ist der erste Ansatz des Umweltschutzgesetzes. Ist er verwehrt, soll der Lärm auf seinem Ausbreitungsweg aufgehalten werden, durch Lärmschutzwände und -dämme. Ist auch dies nicht möglich oder

erwünscht, beispielsweise wegen des Ortsbildes, sind Massnahmen am Ort, an welchem der Lärm gehört wird (Empfangsort), zu treffen. Im Vordergrund stehen dann Schallschutzfenster.

Als Auto- und Motorradfahrende setzen wir bis zu einem gewissen Grad die Lärmursache. Mit einer rücksichtsvollen Fahrweise können wir jedoch Lärm vermindern, und erst noch gratis. Als Bürger und Bürgerinnen entscheiden wir über den Strassenbau, die Beläge oder über Geschwindigkeitsreduktionen. Als Anstösser haben wir Rechte zum Schutz vor übermässigem Lärm.

Wahl des Strassenbelags

Unter anderem hängt der Lärm vom Strassenbelag ab. In einem aktuellen Fall wollte eine Gemeinde Altstadtgassen mit Pflastersteinen (Kopfsteinpflaster) belegen. Einige Anwohner wehrten sich dagegen mit dem

Argument, eine Pflasterung führe zu unnötigem Lärm. Dieser Einwand ist lärmschutzrechtlich tatsächlich zu beachten: Pflasterungen im Fahrbahnbereich können zu mehr Lärm führen, was speziell in der Nacht wahrgenommen wird. Die Gemeinde hielt an der Pflasterung fest. Denn die Strasse sei verkehrsberuhigt, es dürfe maximal 20 km/h gefahren werden, das heisst, es gebe kaum Rollgeräusche der Fahrzeuge, und in der Nacht bestehe ein Fahrverbot. Der bewirkte Lärm sei daher minim. Die Anwohner führten gegen diesen Entscheid Beschwerde. Der Entscheid der Rechtsmittelbehörde steht zurzeit noch aus.

Pflasterungen werden gelegentlich auf Hauptverkehrsstrassen als schmale Streifen eingesetzt, um die Aufmerksamkeit der Autofahrenden zu erhöhen. Das mag zwar die Aufmerksamkeit wecken, erzeugt beim Überfahren jedoch Lärm. Je nach Verlegeart oder

Verarbeitung wird mehr oder weniger Lärm produziert: schräg zur Fahrbahn ist besser als quer, schmale Fugen sind besser als breite usw.

Der Einsatz von Pflästerungen darf also nicht einzig nach historischen oder ortsbildschützerischen Überlegungen erfolgen. Er muss auch einer lärmschutzrechtlichen Prüfung standhalten. Pflästerungen sollten deshalb auf Strassenabschnitte mit sehr tiefen Geschwindigkeiten beschränkt werden und nur dort erfolgen, wo es keine nächtlichen Zulieferungen gibt. Zur Verkehrsberuhigung ohne zusätzliche Massnahmen eignen sie sich kaum.

Weniger Tempo – prüfen und abwägen

Eine andere Massnahme zur Lärmreduktion sind Temporeduktionen. Das Bundesgericht bestätigte dies Anfang Februar 2016. Es ging um die Lärmsanierung der Stadtkerndurchfahrt in Zug. Der Fall beschäftigte das Bundesgericht bereits 2010. Ein Eigentümer einer Liegenschaft verlangte unter anderem eine Herabsetzung von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h. Der Kanton verweigerte dies. Der Eigentümer zog den Fall vor das Bundesgericht. Das Gericht holte eine Fachmeinung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) ein und entschied, innerorts könnten Geschwindigkeitsreduktionen zu einer Verkehrsberuhigung und dadurch zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen, sofern sie einen gleichmässigen Verkehrsfluss erlauben. Die beantragte Reduktion und ihre Auswirkungen müssten daher als mögliche Sanierungsmassnahme geprüft werden. Das Gericht schickte die

Sache dazu an den Kanton zurück (Urteil 1C_45/2010 vom 9. September 2010).

Ein vom Kanton daraufhin eingeholtes Verkehrsgutachten verneinte eine Verbesserung der Lärmsituation durch Tempo 30. Der Fall landete wieder vor dem Bundesgericht. Dieses urteilte nun am 3. Februar 2016. Wieder nach Anhörung des BAFU hielt es fest, das Verkehrsgutachten habe das Potenzial einer Lärmreduktion durch die Temporeduktion unterschätzt; es basiere auf veralteten Berechnungsmethoden. Unstreitig reduziere Tempo 30 den Lärm. Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion seien damit erfüllt. Bevor aber Tempo 30 verfügt werden dürfe, müsste seine Wirksamkeit abgeklärt und müssten alle positiven und negativen Auswirkungen gegeneinander abgewogen werden, das heisst Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw. Allenfalls sei ein zeitlich begrenzter Versuch durchzuführen. Das Bundesgericht schickte den Fall darum erneut an den Kanton zurück (Urteil 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016).

Der Entscheid des Bundesgerichts bestätigt, dass es für die Lärmreduktion nicht eine einzige «richtige» Massnahme gibt und dass die bestehenden Interessen abzuwägen sind. Durch diesen Entscheid erhalten Temporeduktionen jedoch ein stärkeres Gewicht: Weil sie zu einer Lärmreduktion führen, müssen sie bei der Strassen-Lärmsanierung künftig vertieft geprüft werden, auch auf Hauptstrassen. Das ist die Kernaussage dieses Entscheides.