

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 21. Oktober 2003

Nr. 2003/1906

KR.Nr. I 131/2003 (BJD)

### **Interpellation Reiner Bernath (SP, Solothurn); Lärmsanierungen im Kanton Solothurn (02.09.2003) Stellungnahme des Regierungsrates**

---

#### **1. Interpellationstext**

Der Bund will die Frist für die Lärmsanierungen der Kantonsstrassen um 6 Jahre bis zum Jahr 2018 verlängern. Bereits 1985 waren mehr als 50 % der Schweizer Bevölkerung tagsüber Strassenlärmbelastungen über der kritischen Grenze von 55 dB ausgesetzt. Die Lärmproblematik hat sich seither verschärft, war doch die Zunahme des Strassenverkehrs erheblich. Eine Trendwende ist momentan nicht abzusehen.

Übermässige Lärmbelastung kann die Gesundheit der Betroffenen ernstlich gefährden. Aus diesem Grund sind die Kantone gemäss Umweltschutzgesetz verpflichtet, Lärmsanierungen durchzuführen. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Fristverlängerung um 6 Jahre stellen sich folgende Fragen:

1. Wieviele Anwohnerinnen und Anwohner von Solothurner Kantonsstrassen sind heute von Strassenlärm über dem Grenzwert (55 dB) betroffen?
2. Wie sieht die Planung des Kantons Solothurn aus, um die Sanierungen innerhalb der heute noch gültigen Frist von 2012 durchzuführen?
3. Wieviele Anwohnerinnen und Anwohner sind von der Fristverlängerung bis 2018 schätzungsweise betroffen?
4. Welche konkreten Möglichkeiten haben die Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer, wenn sie bei überschrittenem Grenzwert die Sanierungen (Schallschutzfenster und -wände) schon heute realisieren wollen?
5. Welche finanziellen Beiträge können sie für vorgezogene Lärmschutzmassnahmen erwarten?

#### **2. Begründung (Vorstosstext)**

#### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

##### **3.1 Einleitung**

Rund ein Drittel der Schweizer Bevölkerung ist schädlichen oder lästigen Lärmbelastungen ausgesetzt. Übermässiger Lärm führt zu Beeinträchtigungen des Wohlbefindens, zu Störungen in der Kommunikation und zur Verminderung der Konzentrations- und Leistungsfähigkeit. Besonders kritisch

sind nächtliche Störungen des Schlafes, haben diese doch erhebliche negative Auswirkungen auf die Gesundheit.

Menschen aus stark mit Verkehrslärm belasteten Wohngebieten sind häufiger wegen Bluthochdruck in ärztlicher Behandlung als solche, die an weniger belasteten Strassen wohnen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Robert-Koch-Instituts (RKI) im Auftrag des deutschen Umweltbundesamtes (UBA). Die Ergebnisse zum Bluthochdruck ergänzen Ergebnisse früherer Untersuchungen des UBA, in denen sich ein höheres Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei stärker mit Lärm belasteten Menschen zeigte.

Eines der Ziele der heute geltenden Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) war, die bestehenden lärmigen Anlagen mit erheblichen Lärmbelastungen innerhalb einer Frist von 15 Jahren nach Inkrafttreten der entsprechenden Belastungsgrenzwerte zu sanieren. Bei Strassen reichte die Frist (bis 31. März 2002) aber nicht aus, um alle Sanierungen abzuschliessen. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab deshalb bereits am 26. März 2002 einen Entwurf zur Revision in die Vernehmlassung. Ziel jener Vorlage war es, die Fristen zur Lärmsanierung der Strassen angemessen zu verlängern, die Verfahrensabläufe zu straffen und eine periodische Berichterstattung über den Sanierungsstand einzuführen. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen zeigte es sich, dass die vorgeschlagenen Fristen von 2007 für Nationalstrassen und 2012 für Haupt- und übrige Strassen nicht genügen, um die Sanierungen in allen Kantonen abzuschliessen. Dies wurde in der Überarbeitung der neuen Vorlage, welche zur Zeit in der Vernehmlassung ist, berücksichtigt. Die neuen Fristen (noch nicht rechtskräftig) werden voraussichtlich für die Nationalstrassen bis 2015 und für die übrigen Strassen bis 2018 sein.

Das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn wies schon bei der ersten Vernehmlassung beim Bund darauf hin, dass nebst dem grossen administrativen Aufwand auch die fehlenden finanziellen Mittel für die Verzögerungen verantwortlich sind. Es sei daher angebracht, an dieser Stelle für eine Anhebung der Bundesbeiträge einzustehen. Die Sanierungsmassnahmen auf Nationalstrassen (der Sanierungsstand ist, bedingt durch den bedeutend höheren Bundesbeitrag, wesentlich besser als bei den Kantonsstrassen) verdeutlichen, dass für die Kantone ein hoher Beitragssatz von eminenter Bedeutung ist.

Im Kanton Solothurn sind ab dem Jahr 2002 für Sanierungsmassnahmen bei den Nationalstrassen noch ca. Fr. 8 Mio. und bei den Hauptstrassen und übrigen Strassen noch ca. Fr. 30 Mio. zu investieren. Im Vergleich dazu wurden von 1987 bis zum Jahre 2002 bei den Nationalstrassen ca. Fr. 20 Mio. (ohne Neubau A5) und bei den restlichen Strassen ca. Fr. 7 Mio. verbaut. Die finanziellen Mittel für Lärmsanierungen werden im Kanton Solothurn ausschliesslich aus dem Strassenbaufonds bereitgestellt und sind deshalb sehr beschränkt verfügbar (zur Zeit hat der Fonds wegen der Realisierung der A5 einen negativen Stand von ca. - 30 Mio. Franken).

Eine Verteilung der verbleibenden lärmtechnischen Sanierungskosten (vor allem bei den Kantonsstrassen) auf die vom Bund vorgeschlagenen Sanierungshorizonte kann nur mit einem massiven Anstieg der jährlichen Ausgaben erfüllt werden. Gravierende Auswirkungen auf die Budgetplanung des Kantons und der Gemeinden, auf die Personalpolitik (zumal der Vollzug der Schallschutzmassnahmen der Bahnen im Kanton Solothurn ebenfalls an die gleichen Stellen delegiert worden ist) und auf den Massnahmenvollzug wären die Folge. Zusätzlich hat der Bund im Rahmen seiner Sparsbemühungen bekannt gegeben, dass er anstatt seine Subventionen für die Bewältigung der

Lärmsanierungsaufgaben zu vergrössern, diese auf die Hälfte reduzieren will. Dies würde bedeuten, dass die finanziellen Ausgaben des Kantons (inkl. Gemeinden) nochmals um ca. 25 % zunehmen würden.

Seit Inkrafttreten der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) müssen bestehende Strassenzüge, welche durch ihren Fahrzeugverkehr wesentlich zur Überschreitung der Lärmgrenzwerte beitragen, lärmtechnisch saniert werden. Wird bei ortsfesten Anlagen mehrheitlich der Immissionsgrenzwert überschritten, wird der Anlagehalter verpflichtet, seine Anlage zu sanieren soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Wird nach der Sanierung der Alarmwert noch überschritten, ist der Grundeigentümer verpflichtet, bei den lärmempfindlichen Räumen Schallschutzmassnahmen am Gebäude zu treffen.

Der massgebende Immissionsgrenzwert beträgt je nach Empfindlichkeitsstufenzuteilung zwischen 55 und 70 dB am Tag und 45 und 60 dB in der Nacht. Die Empfindlichkeitsstufen (ES) sagen somit aus, wieviel Lärm zugemutet werden darf. Sie werden durch die Nutzungen in der Ortsplanung der Gemeinden bestimmt und sind zonenabhängig. Ausser bei den Nationalstrassen werden bei den Kantonsstrassen meistens die Tagwerte überschritten. Da die Empfindlichkeitsstufe I nur bei speziellen Ruhe- und Erholungszonen eingesetzt wird, gelten bei Wohnzonen die 60 dB als Grundmassstab.

Aufgrund der bestehenden Lärmkataster entlang den National- und Kantonsstrassen ist ersichtlich, welche Strassenzüge sanierungspflichtig sind. Ist ein Strassenzug sanierungspflichtig, wird anhand eines Strassenlärm-Teilsanierungsprogrammes (TSP) untersucht, welche Lärmsanierungsmassnahmen möglich und realisierbar sind und welche akustische Wirkung sie haben. Werden nach den Sanierungsmassnahmen die Alarmwerte immer noch überschritten, sind bei den lärmempfindlichen Räumen der betroffenen Liegenschaften Schallschutzmassnahmen anzuordnen. Dies geschieht in der Regel durch das Einbauen von Schallschutzfenstern. Die Erfahrung hat gezeigt, dass dort, wo die grössten Lärmimmissionen sind (Kernzonen), keine Lärmschutzwände gestellt werden können. Meistens sind aufgrund von Ortsbild- und Landschaftsschutzgründen infolge der technisch schwierigen Machbarkeit (vorhandene Hauszugänge, Garagen, Parkplätze, Sichtweiten, Schaufenster) sowie aus Kosten-Nutzen-Gründen keine Schallhindernisse realisierbar. Der grösste Teil der Ausgaben für die Lärmsanierung wird in Schallschutzfenster investiert.

### 3.2 Zu Frage 1

Die Anzahl der betroffenen Personen wurde a priori nicht erhoben. Der Nutzen für diese Arbeit war zu klein, verglichen mit dem zeitlichen Aufwand. Gemäss einer ganz groben Abschätzung (über wenige Referenzsanierungsprogramme) kann davon ausgegangen werden, dass bei ca. 40'000 Personen Lärmschutz- oder Schallschutzmassnahmen geprüft werden müssen. Anhand der vom Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) erstellten Lärmkataster wissen wir, dass von den 620 km Kantonsstrassen bei 195 km grössere oder kleinere Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorliegen. Bei diesen Strassenzügen müssen anhand eines Sanierungsprogrammes (TSP) Lärmsanierungsmassnahmen geprüft werden. Im Sanierungsprogramm wird die Anzahl der betroffenen Personen genauer ermittelt. Solche Programme werden nicht auf Vorrat in Auftrag gegeben (da sich die Rahmenbedingungen schnell ändern, sind sie schnell veraltet), sondern werden erst nach Sanierungsbedarf erstellt. Die Anzahl der Überschreitungen, Anzahl der betroffenen Personen sowie die Höhe der vorhandenen Lärmpegel bestimmen die Sanierungsprioritäten. Auch Strassenausbauten können solche Sanierungen auslösen.

### 3.3 Zu Frage 2

Die Sanierungsfrist von 2002 ist bereits abgelaufen. Eine Sanierungsfrist von 2012 gab es nicht (wurde nie rechtskräftig). Der Kanton Solothurn hat bei den Nationalstrassen ca. 70 % und bei den Kantonsstrassen ca. 20 % des Sanierungsumfanges erledigt. Für den Lärmschutz ist pro Jahr ca. 1 - 1,5 Mio. im Budget vorgesehen und dies bei ohnehin knappen finanziellen Mitteln.

### 3.4 Zu Frage 3

In Anlehnung zur Frage 1 stehen uns nur sehr ungenaue Zahlen zur Verfügung. Zur groben Abschätzung gehen wir von den 40'000 betroffenen Personen aus. Da der Kanton Solothurn etwa 20 % der Arbeiten erledigt hat, sind bis 2018 noch bei etwa 32'000 Personen, welche entlang den Kantonsstrassen wohnen, Massnahmen zu prüfen.

### 3.5 Zu Frage 4

Grundsätzlich muss, damit Sanierungen ausgelöst werden können, ein Sanierungsprogramm vorliegen. Das Sanierungsprogramm (Art. 19 LSV) gibt Aufschluss über Lärmbelastung sowie über Art und Wirksamkeit der vorgesehenen Sanierungsmassnahmen. Das Sanierungsprogramm wird von uns sowie vom BUWAL und ASTRA genehmigt. Weiter muss ein Objektkredit vorliegen. Gemäss unserer Praxis werden ganze Strassenzüge saniert (so muss nur ein Objektkredit aufgenommen werden). Schallschutzfenster können durch den Eigentümer vorgängig eingebaut werden. Rückerstattungen durch den Kanton können durch den Eigentümer unter gewissen Umständen gelten gemacht werden. Voraussetzung ist, dass die Fenster gesetzeskonform sind, nach den Richtlinien des Kantons eingebaut werden sowie die Baubewilligung für das Gebäude vor dem 1. April 1987 erteilt wurde. Nach Vorliegen des Objektkredites können die anrechenbaren Kosten zurückerstattet werden (der Zeitpunkt der Rückerstattung ist nicht immer klar). Auf jeden Fall ist mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau Rücksprache zu nehmen. Beim Bau einer Lärmschutzwand ist die Vorfinanzierung etwas schwieriger, da die Einhaltung strenger Normen beim Bau einer Lärmschutzwand vorausgesetzt werden. Eine Rücksprache mit dem AVT ist sinnvoll.

### 3.6 Zu Frage 5

Wenn vorgezogene Lärmschutzmassnahmen im Sanierungsprogramm ausgewiesen sind und ein Objektkredit vorliegt, können die Eigentümer die Kosten zurückfordern. Auch hier ist eine Rücksprache mit dem AVT vor der Realisierung der Massnahme empfehlenswert. Bei Neubauten oder bei wesentlichen Änderungen von Gebäuden sind allerdings die Kosten gemäss Art. 31 LSV für nötige Massnahmen durch die Grundeigentümer zu tragen.

### 3.7 Schlussbemerkungen

Wir bedauern, dass die Fristen für die Lärmsanierung verlängert werden müssen, aber der finanzielle und zeitliche Aufwand für die Lärmsanierung ist riesig. Nebst dem finanziellen Aufwand, an dem sich ebenfalls die Gemeinden beteiligen müssen, ist der Verfahrensaufwand bei der Realisierung der Lärmsanierungen sehr gross. In der Praxis erweist es sich als schwierig, Einigkeit über ein umfassendes und konsequentes Lärmbekämpfungsprogramm zu erzielen, weil Lärm grundsätzlich nur von Andern, niemals von einem selbst gemacht wird. Besonders deutlich wird dies beim Strassenlärm, jener Lärmart, welche in der Schweiz mehr Leute stört als alle anderen Lärmarten

zusammen (die grosse Mehrheit ist selbst Verursacher). Oder wie Kurt Tucholsky einmal gesagt hat: *“Mein Hund macht keinen Lärm; er bellt nur“*.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatschreiber

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (6)

Amt für Umwelt

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat