



UVEK
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern
Per E-Mail an: polg@bafu.admin.ch

Basel, 19. August 2020

Vernehmlassung zum Verordnungspaket Umwelt Frühling 2021
Anpassung der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41)

Stellungnahme der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Stellung zum Änderungsentwurf der Lärmschutzverordnung (LSV) betreffend die Strassenlärmsanierung und bedanken uns für diese Möglichkeit.

In unserer Stellungnahme verwenden wir folgende Abkürzungen:

AefU (Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz), BGE (Bundesgerichtsentscheid), BV (Bundesverfassung), dB (Dezibel, eigentlich dB (A)), EB (Erläuternder Bericht zur Änderung der Lärmschutzverordnung LSV), EKLB (Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung), ES (Empfindlichkeitsstufe), FussV (Fussverkehr), IGW (Immissionsgrenzwerte gemäss LSV), LSV (Lärmschutzverordnung), MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV (öffentlicher Verkehr), PV (Programmvereinbarungen Bund/Kantone zur Lärmsanierungen der übrigen Strassen), T30 (Tempo 30), USG (Eidg. Umweltschutzgesetz), VeloV (Veloverkehr).

→ Die AefU lehnen die Anpassung der LSV in vorliegender Form ab.

Lärmschutz ist Gesundheitsprävention. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind jedoch nicht geeignet, den Vollzugsnotstand bei der Strassenlärmsanierung, der sich seit über 30 Jahren hinzieht, zu beenden und den gesetzlich gebotenen Lärmschutz schnell zu gewährleisten. Das ist aus medizinischer Sicht angesichts der Gesundheitsschäden durch Strassenlärm inakzeptabel. Die AefU verlangen wirksame Anpassungen der LSV, welche wiederum einer Vernehmlassung zu unterbreiten sind und dann umgehend in Kraft treten sollen und nicht erst 2025, wie vorliegend angedacht.

1 Grundsätzliches

1.1 Immissionsgrenzwerte der LSV entsprechen nicht Stand des Wissens

Die Anpassung der aktuellen LSV steht unter dem Defizit, dass die geltenden IGW nicht mehr dem Stand des Wissens genügen.

Die SiRENE-Studie¹ hat erstmals die gesundheitlichen Auswirkungen von Strassen-, Bahn und Fluglärm in einem grösseren Kontext aufgezeigt. Das interdisziplinäre Forschungsprojekt basiert auf repräsentativen Umfragen, experimentellen Studien im Schlaflabor, einer schweizweiten Modellierung des Lärms von Flug-, Schienen- und Strassenverkehr, sowie auf der Schweizer Kohortenstudien zu Gesundheitsrisiken (Nationale Kohortenstudie und SAPALDIA²). Die SiRENE-Studie bestätigt medizinisch relevante Resultate der Weltgesundheitsorganisation WHO.³ Gesundheitliche Schäden als Folge des Lärms treten bereits ab 40-45 dB auf, also unterhalb der aktuellen IGW in Wohngebieten (ES I) von 45 dB nachts und 55 dB am Tag. Somit sind deutlich mehr Menschen in der Schweiz sowohl tagsüber wie nachts krankmachendem Lärm ausgesetzt, als bisherige Forschungszahlen annehmen. Es erkranken also eine entsprechend höhere Anzahl unserer kardiovaskulären, metabolischen und psychiatrischen Patientinnen und Patienten an den Folgen der Exposition gegenüber übermässigem Lärm.

Lärm in der Nacht ist speziell belastend, weil wiederholtes Aufwachen die für die Gesundheit dringend notwendige Erholungsphase stört. Das physische und psychische Wohlbefinden der Bevölkerung ist dadurch erheblich vermindert, was wiederum zu Krankheit und vorzeitigen Todesfällen führen kann. Die Erkenntnis, dass bereits Schallpegel unter den geltenden IGW krank machen, steigert die Anzahl Betroffener massiv.

Auf die zu hoch angesetzten IGW hat die EKLK als interdisziplinäre und selbstständige ausserparlamentarische Fachkommission bereits verschiedentlich hingewiesen. Sie hat u.a. die Aufgabe periodisch zu überprüfen, ob Anlass besteht, die Belastungsgrenzwerte für Lärm zu revidieren. Gemäss USG müssen Grenzwerte angepasst werden, wenn neue wissenschaftliche Erkenntnisse dies nahelegen. Es müsste also eine grundsätzliche Überarbeitung der LSV zu erwarten sein.

→ Unsere Inputs sind unter dem Vorbehalt zu verstehen, dass eine künftige Verschärfung der IGW beim Lärm eine Gesamtüberarbeitung der LSV erfordert.

1.2 Erläuternder Bericht entspricht nicht Stand des Wissens

a) Die im Erläuternden Bericht (EB) bezifferten Gesundheitskosten durch Strassenlärm entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung. Die ausgewiesenen Zahlen entstammen einer ECOPLAN/INFRAS-Studie von 2018⁴. Diese berücksichtigt nicht die seit 2017 publizierten Gesundheitsdaten der SiRENE-Studie. Diese weisen erstmals nach, dass Verkehrslärm auch Diabetes verursacht. So sind hochgerechnet auf die ganze Schweiz rund 2500 Diabeteserkrankungen auf Verkehrslärm zurückzuführen. Das ist kostenrelevant, indem Diabetes eine chronische Krankheit mit entsprechend hohen volkswirtschaftlichen Folgekosten ist.

b) Im EB fehlen konkrete Krankheits- und Todesfallzahlen. Die Bevölkerung der Schweiz verliert auf Grund lärmbedingter kardiovaskulärer Erkrankungen, Schlaganfällen, Diabetes mellitus und Depressionen jährlich 46 000 gesunde Lebensjahre (disability adjusted life years, DALY), die zu Krankheitstagen, Arbeitsunfähigkeit, Hospitalisationen und Tod führen.

c) Der EB erwähnt nicht die besonders relevanten Lärmfolgen bei Kindern. 17% aller 7–9-Jährigen sind Lärm über den aktuellen Grenzwerten ausgesetzt. Lärm vermindert die Konzentrations- und Merkfähigkeit dieser Kinder und führt zu verzögertem Lernen.⁵ Das Defizit kann während der schulischen Laufbahn nicht aufgeholt werden und schliesst von höheren Ausbildungen und sozialem Erfolg aus. Lärmexponierte Kinder weisen auch häufiger einen höheren Blutdruck auf⁶ und leiden im Erwachsenenalter öfter an kardiovaskulären Erkrankungen als nicht lärmexponierte. Sind Kleinkinder

¹ Short and Long Term Effects of Transportation Noise. SIRENE Studie; Schweiz 2019.

² Study on Air Pollution And Lung Disease in Adults, SAPALDIA, Schweiz 1991.

³ Environmental noise guidelines for the European Region, WHO, Copenhagen, 2018.

⁴ Ecoplan/Infras. Externe Effekte des Verkehrs 2015. Aktualisierung der Berechnungen von Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs 2010 bis 2015. Im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung ARE. Schlussbericht vom 27. Juni 2018.

⁵ Noise-Related Annoyance, Cognition and Health, NORAH, Bochum, 2015.

⁶ Urban road-traffic noise and blood pressure and heart rate in preschool children, 2007, Environment International 34: 226–231.

übermässigem Strassenlärm ausgesetzt, weisen sie vermehrt Verhaltensauffälligkeiten, Aufmerksamkeitsproblemen und Hyperaktivitätssyndrome (ADSH) auf.⁷

→ Alle zu Grunde gelegten veralteten Daten in der Ecoplan/Infras-Studie sind mit den aktuellen Erkenntnissen der SiRENE-Studie abzugleichen und die Kostenabschätzungen im EB entsprechend nach oben anzupassen.

→ Im EB ist die Schädlichkeit des Verkehrslärms mit konkreten Zahlen explizit auszuführen und ebenso die Reduktion des Gesundheits- und Sterberisikos durch effektiven Lärmschutz.

1.3 Vollzugsnotstand

a) Die Pflicht zur Strassenlärmisanierung besteht seit 1987. Ursprünglich hätte die Sanierung 2002 abgeschlossen sein müssen. Auch die Verlängerung dieser Frist um 13 Jahre bis 2015 (Nationalstrassen) bzw. um 16 Jahre bis 2018 (Haupt- und übrige Strassen) veranlassten Bund und viele Kantone nicht, den Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm fristgerecht vorzunehmen. Dies zeigt sich auch in den ungezählten sogenannten «Erleichterungen» (Schein-Sanierungen), bei denen sich der Strasseninhaber von der Sanierungspflicht erleichtern lässt, indem er wirksame Massnahmen als unverhältnismässig ausweist. Der Verzicht auf den Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm (und damit deren «Beschwerung») ist gesetzlich jedoch nur als absolute Ausnahme vorgesehen, wie das Bundesgericht inzwischen mehrfach bestätigte. In der Praxis verkamen Erleichterungen in vielen Kantonen aber zur Regel.

Ein Siebtel (tagsüber) bzw. ein Achtel (nachts) der Bevölkerung ist weiterhin krankmachendem Lärm ausgesetzt. Viele von ihnen sogar rund um die Uhr. Diese Lärmzumutung ist inakzeptabel. Vor allem im Wissen, dass viele Kinder und Jugendliche davon betroffen sind (s. oben).

b) Lärmschutz war und ist effizient, schnell und kostengünstig machbar. Insbesondere Kantone in der Romandie und ein paar in der Deutschschweiz setzen schon länger auf lärmarme Beläge als Massnahmen an der Quelle. VD und grosse Städte wie Lausanne, Basel und Zürich verfügten innerorts T30 als Lärmschutzmassnahme, was das Bundesgericht verschiedentlich als ohne weiteres rechtmässig stützte. Lausanne und Zürich verfügten auf gewissen Strassen temporäres T30 von 22–6 Uhr als nächtlichen Lärmschutz.

c) Angesichts des Vollzugsnotstands sind Aussagen im EB wie diese stossend: «Obwohl umfangreiche Massnahmen zur Lärmbegrenzung ergriffen wurden, konnten die Sanierungen weder bei den Nationalstrassen noch bei den Haupt- und übrigen Strassen fristgerecht abgeschlossen werden. Dadurch wurde bisher der Schutz der Bevölkerung vor schädlichem Strassenlärm nicht in dem Umfang erreicht, wie er von der Bundesverfassung gefordert wird.» Der EB verwechselt die hohen Kosten der bisher erfolgten Sanierungsmassnahmen mit deren Nutzen, der eben gerade gering blieb.

b) Seit 1985 wurden CHF 6 Mrd. für Lärmschutzmassnahmen eingesetzt, also durchschnittlich CHF 170 Mio./Jahr. Die Folgekosten des Strassenlärms betragen aber jährlich ca. CHF 2.13 Mrd. (um Faktor 12.5 höher). Auch unter diesem Aspekt stehen die bisherigen Bemühungen in keinem Verhältnis zur Dringlichkeit.

→ Es ist den AefU unerklärlich, weshalb der Bund nicht gegen diesen Vollzugsnotstand eingeschritten ist und nicht bereits früher eine Ergänzung der LSV mit Sanktionen vorgeschlagen hat (s. unten: Hauptforderungen).

→ Der EB sollte die grossen Unterschiede bei der Lärmbekämpfung zwischen den Kantonen aufzeigen.

→ Die AefU akzeptieren aus medizinischer Sicht keine Fortsetzung des Vollzugsnotstandes beim Schutz vor Strassenlärm.

→ Bisher erst schein-sanierte Strassenabschnitte dürfen erst als saniert bezeichnet werden, wenn der Strassenlärm effektiv reduziert wurde.

⁷ Exposure to road traffic noise and behavioural problems in 7-year-old children: a cohort study. Environ Health Perspect 2016, 124:228–234.

→ Der Begriff der «Erleichterung» ist irreführend und zu ersetzen (z.B. «Lärmbeschwerung»). Erleichtert werden die Inhaber der Strassen, die Lärmbetroffenen hingegen bleiben beschwert.

1.4 Vorschläge im EB finden sich nicht in Anpassungsentwurf LSV

a) Der EB schlägt vor, die Beträge des Bundes an die Kantone schrittweise zu senken. Diese Absicht hat keine Formulierung im Verordnungstext. Damit bleibt der Vorschlag ausserhalb der gesetzlichen Grundlage, das ist stossend.

→ In der LSV ist die steile Absenkung der Beitragshöhe explizit aufzunehmen (s. unten: Hauptforderungen).

b) Der EB schlägt regelmässige Evaluationen des neuen Systems bei den Beitragsgewährungen vor. Diese Absicht hat keine Formulierung im Verordnungstext. Damit bleibt der Vorschlag ausserhalb der gesetzlichen Grundlage, das ist stossend. Vorgeschlagen ist eine erste Evaluation nach zwei weiteren PVs, also 2034. Dies ist aus Sicht der AefU viel zu spät. Es besteht die Gefahr, dass diese Anpassung der LSV weiterhin keinen schnellen Lärmschutz bewirken würde. Es muss also mindestens zeitnah evaluiert werden, ob die Kantone und Gemeinden ihre Pflicht zur Strassensanierung diesmal tatsächlich wahrnehmen und rechtsverbindlich organisieren.

→ In der LSV ist die zeitnahe und regelmässige Evaluation explizit aufzunehmen.

2 Hauptforderungen

2.1 Wirksamkeit der Sanierungsmassnahmen

Sanierungsmassnahmen sollen den Lärm möglichst weit unter die geltenden (und künftig zu verschärfenden) IGW senken. Das Vorsorgeprinzip des USG verlangt denn auch die Minimierung der Lärmemissionen sowohl unter wie auch über den IGW.

→ Die AefU verlangen den bestmöglichen Lärmschutz. Die blosser Einhaltung der IGW ist ungenügend.

→ Die AefU unterstützen die vorgeschlagenen Indikatoren, an denen die Sanierungsmassnahmen gemessen werden sollen. Im EB ist die Funktionsweise dieser Wirksamkeitsmessung genau aufzuzeigen, auch im Vergleich zur bisherigen Handhabung, damit nachvollziehbar wird, dass künftig tatsächlich nur wirksame Massnahmen beitragsberechtigt werden. Die Eckdaten, wie dieser Wirksamkeitsindex die Beitragsberechtigung der Massnahmen lenken soll, sind in der LSV rechtsverbindlich festzuhalten.

→ Neben der Anzahl Personen, die mit einer Sanierungsmassnahme vor Lärm über den IGW geschützt werden bzw. welche auch bei Lärm, der über den IGW bleibt, einen Nutzen davon haben (wahrnehmbare Lärmreduktion), sollen auch die Kosten der Massnahme pro Person ausgewiesen werden. Die effizientesten Massnahmen sollen die anteilmässig deutlich höchsten Beiträge erhalten. Die höchsten Beiträge sollen Temporeduktionen und lärmarme Beläge erhalten (Massnahmen an der Quelle, s. unten). Das soll die Kantone zu den wirksamsten Massnahmen an der Quelle zwingen.

→ Schein-Sanierungen (sog. Erleichterungen) schützen keine Personen. Abgesehen von einer künftigen restriktiven Handhabung solcher Erleichterungen, sollen sie keinerlei Beiträge mehr erhalten, für keine Planungsstufe dieser Nicht-Lärmschutzmassnahmen.

→ Es gibt keinen Schwellenwert beim Lärm, unterhalb welchem eine Lärmzunahme kein Gesundheitsrisiko bedeuten würde. Deshalb ist der Lärm immer zu minimieren, insbesondere bei Wohnhäusern v.a. entlang von Hauptverkehrsachsen, welche in der Vergangenheit statt lärmgeschützt in höhere Empfindlichkeitsstufen eingeteilt wurden.

2.2 Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme

a) Schneller, effizienter und kostengünstiger Lärmschutz lässt sich insbesondere mit Temporeduktionen erreichen, sowohl auf Nationalstrassen wie auch auf Haupt- und übrigen Strassen.

b) 90% der Lärmbetroffenen leben in Städten und Agglomerationen. Hauptverkehrsstrassen sind nicht Niemandsland, sondern Wohnlage hundertausender Menschen. Also entlastet T30 innerorts auf Einfall- und Hauptverkehrsachsen auf einen Schlag viele Personen. Im Bereich Hauptstrassen wurden bisher nur 16 000 Personen (1.5% der heute gesamthaft Lärmbetroffenen) geschützt. An übrigen Strassen wurden in 10 Jahren (seit PV in Kraft) 140 000 Personen (knapp 13% der heute Betroffenen) geschützt. Wenn das so schleppend weiterginge, und vorausgesetzt, die meisten Lärmbetroffenen leben an Haupt- und übrigen Strassen, würde es 69 Jahre dauern, bis alle lärmgeschützt wären, künftige zusätzliche Lärmexpositionen nicht eingerechnet (1.5%+13% = 14.5% in 10 Jahren, 100% in 69 Jahren).

c) Die Bekämpfung des Lärms ist eine Daueraufgabe, und also eine, die laufend gelöst werden muss. Temporeduktionen können als Lösung oder als Übergangslösung dienen, bis gleich wirksame Massnahmen – wie z.B. der Einbau eines lärm-dämmenden Strassenbelags – umgesetzt sind und wieder, sobald deren Wirkung nachlässt.

d) Das BG hat bisher jede T30-Verfügung durch die Strasseninhaber gestützt.⁸ Es gibt keinen Grund, T30 als nachweislich wirksame MN als unverhältnismässig zu bewerten. Umso weniger, angesichts des Verzug des gesetzlich gebotenen Lärmschutzes und dessen medizinischer Dringlichkeit.

e) T30 ist zugleich eine Sicherheitsmassnahme, die nebst den volkswirtschaftlichen Gesundheits- auch Unfallkosten spart, was die Effizienz der Massnahme ebenfalls steigert.

f) T30 fördert durch Sicherheit und Aufenthaltsqualität (weniger Lärm) den FussV und VeloV, welche ihrerseits gesundheitsfördernd (Bewegung) und umweltschonend sind. Beides spart wiederum Kosten, was die Effizienz der Massnahme zusätzlich erhöht. Der EB macht den bekannten Fehler, Mobilität mit motorisiertem (= lärmigem) Verkehrsaufkommen. Wachsende Mobilität lässt sich durchaus mit lärm-sparenden (ÖV) und leisen (FussV, VeloV) Verkehrsmitteln herstellen. Ausserdem ist auch langsamer (T30) MIV leiser als schneller (über T30)

→ T30 (tagsüber und/oder nachts) als Lärmschutzmassnahme innerorts soll die höchsten Bundesbeiträge erhalten. Dies auch, da diese Massnahme – anders als lärmreduzierende Strassenbeläge – ihre Wirkung mit der Zeit nicht verliert.

→ Die AefU fordern eine Berechnung zum Lärmschutz-Effekt (beide Indikatoren) von flächendeckend T30 innerorts. Die Kantone sollen den Effekt von T30 aufzeigen müssen und den allfälligen Verzicht darauf nachvollziehbar rechtfertigen.

→ Wo der gebotene Lärmschutz im Rahmen der PV3 nicht gewährleistet werden kann, ist innerorts mindestens temporär als Überbrückungsmassnahme T30 zu signalisieren (vgl. 2.8).

2.3 Sanktionen nötig

a) Mit der erneuten und sogar unbefristeten Verlängerung der Beitragszahlungen des Bundes an die Kantone werden jene belohnt, welche ihre Sanierungspflicht nicht fristgerecht erfüllt haben. Das ist stossend und der Sanierungsverzug darf sich nicht fortsetzen. Es kann also nicht mehr darum gehen, mit den Bundesbeiträgen bloss «Anreize» für die Sanierung zu schaffen, wie der EB schreibt. Geradezu stossend ist die Formulierung im EB (Hervorhebung nicht im Original), es solle «ein Anreiz für die Kantone geschaffen werden, ihre Sanierungsbemühungen fortzusetzen», damit «die mittelfristig noch erforderlichen Sanierungsarbeiten im bisherigen Rhythmus oder gar mit erhöhter Kadenz abzuschliessen». Das Ziel der Anpassung der LSV muss die massive Beschleunigung der Sanierungsarbeiten sein.

b) Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sinkende Bundesbeiträge für die Kantone ein Anreiz sein soll, die Strassenlärmsanierungen voranzutreiben. Umso weniger, als der Absenkpfad in dieser Anpassung der LSV gar nicht rechtsverbindlich festgehalten ist.

Die geltende LSV sieht nach 2022 gar keine Bundesbeiträge mehr vor und ursprünglich hätte diese mit der Sanierungsfrist für Haupt- und andere Strassen 2018 enden sollen. Gar keine Beiträge mehr waren den Kantonen nicht Motivation genug, ihrer Sanierungspflicht nachzukommen. Weshalb sollten sinkende Beiträge diesen Effekt haben? Das ist illusorisch.

⁸ «Bremsen für schnellen Lärmschutz», OEKOSKOP 3/2018, S. 19–21, v.a. Tabelle S. 20;

http://www.aefu.ch/fileadmin/user_upload/aefu-data/b_documents/oekoskop/Oekoskop_18_3.pdf

d) Richtigerweise wurden die (überschrittenen) Fristen der Sanierungspflicht beibehalten. Jede weitere Verlängerung der Sanierungsfrist wäre inakzeptabel. Jede noch nicht realisierte Lärmschutzmassnahme ist also bereits massiv im Verzug. Es braucht Sanktionen, welche die säumigen Strasseninhaber zum Lärmschutz «zwingen».

→ Die AefU fordern lenkungswirksame Sanktionen, damit die Kantone ihrer längst fälligen Sanierungspflicht nachkommen. Diese Sanktionen sollen mit jedem Jahr, da sanierungspflichtige Strassen nicht saniert werden, steigen.

→ Sog. Erleichterungen (Schein-Sanierungen) sollen in der LSV verboten und lenkungswirksam sanktioniert werden.

2.4 PV für die Lärmsanierung von Hauptstrassen

a) Entlang von Hauptstrassen wurden bisher bloss 16 000 Personen vor übermässigem Lärm geschützt. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der EB das bisherige Beitragssystem bei Hauptstrassen dennoch als bewährt bezeichnet.

b) Indem der Bund an die Kantone Pauschalbeträge für Hauptstrassen entrichtet, ist nicht nachvollziehbar, welchen Anteil davon in die Lärmsanierung fliesst. Das ist nicht lenkungswirksam.

→ Die AefU fordern PV auch für Hauptstrassen mit gleichen lenkungswirksamen Vorgaben für die Lärmsanierung wie bei den Haupt- und übrigen Strassen.

2.5 Rechtssicherheit für Lärmbetroffene

a) Die Sanierungsfristen nach Art. 17 LSV bleiben richtigerweise bestehen. Dass Lärmschutz eine Daueraufgabe ist, ändert nichts daran, dass Lärmbetroffene seit spätestens März 2018 Anrecht auf lärmsanierte Strassen haben. Für sie ist wichtig zu wissen, wann im Sanierungsprogramm ihre Adresse an der Reihe ist.

b) Gemäss vorliegendem Anpassungsentwurf der LSV sollen jedoch nicht mehr konkrete beitragsberechtigte Sanierungsabschnitte und -projekte definiert werden. Damit ist unklar, woran sich Betroffene mit ihrer allfälligen Beschwerde gegen den ausstehenden Sanierungsvollzug orientieren sollen. Wie erkennen sie künftig, ob/wann ihre Strasse endlich lärmsaniert wird und ob sich eine Beschwerde (mit erheblichem Kostenrisiko) lohnt?

→ Die AefU verlangen, dass die Lärmbetroffenen jederzeit Rechtssicherheit haben, bzw. das Timing zum Ergreifen möglicher Rechtsmittel abschätzen können.

2.6 Schallschutzfenster

a) Schallschutzfenster sind keine Lärmschutzmassnahme, sondern eine Ersatzmassnahme. Sie schützen die Menschen nur im Gebäude. Dahin müssen sich die Betroffenen also zurückziehen, um in den Genuss des Schutzes zu gelangen. Das aber fördert die Isolation und Bewegungsarmut, gerade auch bei Kindern und Jugendlichen, was wiederum ein Kostentreiber ist im Gesundheitswesen.

b) Lärm isoliert. Schallschutzmauern in lärmbelastenden Quartieren trennen Menschen voneinander und unterbinden Kontakte zwischen ihnen. Schallschutzfenster schützen ausschliesslich innerhalb der Wohnungen. Der Lockdown auf Grund des Virus Covid-19 hat deutlich aufgezeigt, wie sich Menschen in Isolation verändern. Verunsicherungen und Angst sind eine der Grundlagen für eine depressive Entwicklung, ein Krankheitsbild, welches wiederum als Lärmfolge bestens dokumentiert ist (vgl. SiRENE-Studie).

c) Es ist medizinisch nicht nachvollziehbar, weshalb Schallschutzfenster erst ab überschrittenem Alarmwert, und nicht bereits ab überschrittenem IGW finanziert werden. Dieser «Schutz-Gap» lässt sich nicht mit dem verfassungsrechtlichen Schutzanspruch vereinbaren.

→ Die AefU fordern eine restriktive Anwendung der Ersatz-Massnahme «Schallschutzfenster». Lärmsanierungen an der Quelle müssen konsequent priorisiert werden.

→ Der Bund soll keine Beiträge an Schallschutzfenster leisten. Somit sind die Kantone gefordert möglichst echte Lärmsanierungen vorzunehmen, was z.B. mit Temporeduktionen kostengünstig möglich ist.

2.7 Leisere Fahrzeuge und Reifen

a) Leise Fahrzeuge sind möglich, dies va. mit der Reduktion des Fahrzeuggewichtes. Dieses kann die Schweiz ohne Verletzung des Gesetzes gegen Handelshemmnisse (THG) gestützt auf gesundheitspolitische Argumente einverlangen.

b) Leise Reifen sind möglich. Sie sind nicht kostspieliger oder weniger sicher als laute.

→ Fahrzeuflärm ist zu besteuern, indem das relevante Fahrzeuggewicht lenkungswirksam in die Motorfahrzeugbesteuerung integriert wird.

→ Die aktuelle Reifenetikette ist praktisch wirkungslos, sie ist durch ein Verbot unnötig breiter bzw. lauter Reifen zu ersetzen (welche z.B. bloss der Fahrperformance dienen).

→ Neufahrzeuge sind mit leisen Auspuffen und allenfalls elektronischen Sounddämpfer auszustatten. Nicht normgerechte Fahrzeuge sind durch den Lärmverursacher, also den Fahrzeughalter, nachzurüsten.

2.8 Fristen

a) Die Fristen zur Strassenlärmsanierung sind längst abgelaufen. Vorliegender Anpassungsvorschlag mit Inkrafttreten 2025, also 8 bzw. 10 Jahre nach der Sanierungsfrist, ist nicht akzeptabel.

b) Der Verweis auf den technischen Fortschritt, dass sich ein Problem quasi «von selbst» löst, ist sachfremd. Dies hat sich bisher nie bestätigt. Ausserdem frisst der Rebound-Effekt allfällige tatsächliche Fortschritte wieder auf. Das merkt zwar auch der EB an. Weshalb er dennoch Hoffnung in den technischen Fortschritt setzt, ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere die Erwähnung von Elektrofahrzeugen ist widersinnig. Inzwischen übertönt das Rollgeräusch den Motoren(nicht)lärm bereits bei unter T30. Dies ist umso relevanter, da gerade bei den E-Autos besonders schwere und damit breit (= laut) bereifte Modelle auf dem Markt sind. Zudem sind E-Autos mit einem obligatorischen Ton auszustatten.

c) Der Verzicht auf die Definition der zu sanierenden Strassenabschnitte/-projekte in den PV ist problematisch. Es fehlt damit ein konkreter, überprüfbarer Zeitplan der geplanten Massnahmen.

→ Die AefU verlangen eine wirksam ergänzte LSV, welche diese Sanierung nun massiv beschleunigt und also möglichst umgehend in Kraft tritt.

→ Der Abschnitt im EB zum technischen Fortschritt ist zu relativieren. E-Autos tragen kaum zum Lärmschutz bei.

→ Auf allen sanierungspflichtigen Strassenabschnitten, die nicht im Rahmen der PV3 saniert werden, müssen mindestens zwischenzeitlich Temporeduktionen vorgenommen werden, bis der Lärmschutz im Rahmen weiterer PVs mit anderen wirksamen Massnahmen garantiert wird. Innerorts ist dazu die Höchstgeschwindigkeit bei T30 festzulegen.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen in diese Anpassung der LSV aufzunehmen. Sie sollen sicherstellen, dass der bisherige Vollzugsnotstand beim gesundheitsschädlichen Strassenlärm ein verlässliches Ende findet.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen



Dr. med. Bernhard Aufderreggen
des. Präsident AefU