

Den Lärm der Fahrzeuge endlich reduzieren!

Forderungen der Lärmliiga Schweiz

Die Lärmbekämpfungspolitik der letzten Jahre ist gescheitert, trotz Milliardenaufwands. Noch immer sind Millionen Anwohnende von Strassen schädlichem Lärm ausgesetzt.* Die Wissenschaft weist eindeutige Risiken für die Gesundheit durch Dauerbeschallung am Tag und Aufwachreaktionen in der Nacht nach. Es braucht jetzt einen Paradigmenwechsel beim Lärmschutz: weg vom Schutz des Lärms mit papierenen Grenzwert-Tricksereien, hin zum wirksamen Schutz der Gesundheit der Strassenlärm-Opfer.

Will die Schweiz die Gesundheit ihrer Bevölkerung vor Strassenlärm endlich wirksam schützen, muss sie konsequent

1. den Strassenlärm an der Quelle reduzieren und die Emissionen auf ein gesundheitsverträgliches Niveau begrenzen. Nicht mehr die Menschen ungeschützt dem Lärm aussetzen oder im besten Falle hinter Glas und Lärmschutzwände sperren und die Fahrzeuge weiter lärmern lassen.
2. so viel Lärm wie möglich reduzieren, nicht so viel wie nötig: Vorsorgeprinzip statt Schildbürgereien. Schluss mit dem behördlichen Lärm-Minimalismus hin zum Bestmöglichen für den Gesundheitsschutz der Strassenlärm-Opfer.
3. die Lärmgeplagten vor Aufwachreaktionen in der Nacht und vor Dauerlärmbelastung über 60 Dezibel tags und 50 Dezibel nachts schützen. Schluss damit, die Grenzwerte herauf- oder mit sogenannten Erleichterungen ausser Kraft zu setzen, wenn die Strasse zu laut ist. Das ist reine Papierli-Lärmsanierung und schädigt die Strassenlärm-Opfer.
4. Es braucht einen «Mix aus allem Möglichen»: leisere Motoren und Reifen und Strassenbeläge und Temporeduktionen und Schallschutz und Sensibilisierung, bis der Schutz der Bevölkerungsgesundheit gewährleistet ist. Schluss mit dem ideologischen Auspielen der Massnahmen gegeneinander auf dem Buckel der Strassenlärm-Opfer.
5. Lenker von Motorfahrzeugen glaubwürdig zur Änderung ihres Fahr- und Mobilitätsverhaltens anregen. Schluss mit der Salonfähigkeit der immer schwereren, lauterer und rücksichtsloseren Fahrzeuge und Fahrweise ihrer Lenker-/innen.
6. Tiefere Lärm-Grenzwerte für Lastwagen einführen und den Schwerverkehr über lange Strecken konsequent auf die Schiene bringen (deren Anwohnende ebenfalls besser zu schützen sind). Schluss mit der Zunahme der Lärmbelastung durch den Schwerverkehr.

* Die WHO spricht von über 4 Millionen Betroffenen, das BAFU von 1,3 Millionen schweizweit.

Forderungen im Detail

1. Lärm an der Quelle reduzieren – Emissionen auf gesundheitsverträgliches Niveau begrenzen.

Wir fordern einen Paradigmenwechsel. Der Schutz der Gesundheit der Wohnbevölkerung ist konsequent höher zu gewichten als die Interessen der Akteure im Strassenverkehr. Strassenlärm ist an der Quelle zu reduzieren, also bei den Motoren, den Reifen und den Strassenbelägen. Die aktuelle Lärmbekämpfung, obwohl milliar-

denschwer, ist gescheitert, weil bauliche Massnahmen innerorts häufig nicht möglich sind und Schallschutzfenster erst bei extremen Belastungen >70 dB tags und >65 dB nachts eingebaut werden. Die Folge: Wo die meisten Menschen unter Lärm leiden, gibt es keinen Schutz.

Erläuterung:

Motorfahrzeuge erzeugen Motorenlärm und Abrolllärm der Reifen. Bis ca. 35 km/h ist der Motorenlärm dominant, darüber ist es der Reifenlärm. Lärm dämmende Strassenbeläge und lärmarmes Fahren der Motorfahrzeuglenker helfen hörbar – aber nicht genug.

Lärm wurde von Öffentlichkeit und Politik lange als *blosse Störung des Wohlbefindens* gewichtet und nicht ernst genommen. In den letzten Jahren hat die Wissenschaft jedoch bewiesen, dass Strassenlärm *die Gesundheit schädigt* und u.a. zu mehr Herz-/Kreislauf-Erkrankungen bis hin zu Herzinfarkten führt (siehe Referat Mette Sørensen).

Tiefere Grenzwerte für Lärm-Emissionen sind möglich

Die Emissions-Grenzwerte für Motorfahrzeuge sind im Strassenverkehrsrecht geregelt, und nicht im Umweltschutzgesetz (USG). Dessen Vorgaben zur Lärmvermeidung, insbesondere das Vorsorgeprinzip, wurden nicht umgesetzt. Die Politik beruft sich auf internationale Abkommen, welche die Schweiz verpflichten. Dass auch unser Gesetz über technische Handelshemmnisse (THG) den Freihandel pusht, verschweigt sie.

Solange Lärm nur lästig war, mussten nach diesen Vorgaben alle lärmigen Fahrzeuge zugelassen werden, auch die schlimmsten Krachmacher. Seit der Nachweis geführt ist, dass Lärm die Gesundheit schädigt, dürfen die Staaten die Krachmacher jedoch verbieten. Denn der freie Warenverkehr ist zwar ein Mantra in den WTO-, EU- und THG-Regelungen. Diese lassen aber Verbote für gesundheitsschädliche Produkte zu. Die Ausrede der Freihandelsvorschriften zieht also nicht mehr.

In den Debatten zu den Lärmklappen erfand das UVEK eine neue Ausrede: Die EU-Vorschriften würden stufenweise angepasst. Das trifft zwar zu – endlich! Lärmklappen werden ab 2016 faktisch verboten, indem die Grenzwerte für Sportwagen von 80 Dezibel fix sind und bis 2026 (!) auf 75 Dezibel gesenkt werden. Auch der Lärm der übr-

gen PW wird stufenweise auf 68 dB gesenkt. Diese Verbesserungen werden aber durch die Verkehrszunahme laufend aufgeessen. Somit bleiben in der Schweiz weiterhin über 1,3 Mio Personen gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen von über 60 dB(A) tags sowie mehr als 50 dB(A) nachts ausgesetzt. So geht das nicht, wider besseres Wissen wird die Gesundheit der breiten Bevölkerung aufs Spiel gesetzt.

Um Lärmemissionen effektiv zu vermindern, braucht es

1. die Anwendung der Vorgaben des USG auf die strassenrechtliche Verkehrszulassungsverordnung – und den Mut zu sagen, dass die internationalen Normen der EU/WTO/UNO den Gesundheitsschutz nicht gewährleisten. Sodann braucht es Vorgaben für die zulässigen Lärmpegel von Fahrzeugen in 5, 10 und 15 Jahren, die sich am besten anwendbaren Stand der Technik orientieren und dabei auch die neuen Möglichkeiten der Gegenschalltechnik berücksichtigen.
2. ein Importverbot für Fahrzeuge, die diese Vorschriften nicht einhalten.
3. Die Nachrüstung der offensichtlichen Krachmacher in dem Sinne, dass sie wenigstens die in 5 Jahren gültigen Vorgaben erfüllen.

«Verbote sind unliberal...»

Für alle Liberalen sind Verbote «des Teufels». Aber wenn sie wirklich liberal sind, wissen sie auch, dass die Freiheit des Einzelnen immer begrenzt ist durch die Freiheit der Anderen. Wer als rücksichtsloser «Sportfahrer» hunderte Strassenanwohnende aus dem Schlaf reisst, kann sich daher nicht auf seine eigene Freiheit berufen.

Noch eine Studie...

Zurzeit läuft die schweizerische Studie SIRENE, um die Erkenntnisse der ausländischen Studien zu verifizieren. Wir begrüßen solche Studien, denn Vieles ist noch unerforscht. Das UVEK nimmt Sirene aber als Alibi, um vorläufig nicht handeln zu müssen. So protegiert es die Fahrzeugindustrie. Dagegen wehren wir uns. Denn die Gesundheitsschädlichkeit von Lärm ist inzwischen durch genügend Studien erwiesen: Der Cortisolspiegel eines schlafenden Schweizer ist vergleichbar mit demjenigen einer schlafenden Dänin. Ist er dauerhaft zu hoch, steigt das Herz-Kreislauf-Erkrankungsrisiko bei beiden.

Stichwort Elektro- und Hybridfahrzeuge

Hybrid- und Elektrofahrzeuge fahren bis 35 km/h leise (darüber wird der Reifenlärm dominant). Damit sie im tiefen Geschwindigkeitsbereich besser wahrgenommen werden, zwingt die neue EU-Verordnung¹ die Hersteller sie künstlich so laut zu machen wie das «Geräusch eines mit Verbrennungsmotor ausgestatteten Fahrzeugs der gleichen Klasse». Nicht gesundheitsschädlich wären Autos mit einem Emissionsgrenzwert von etwa 45 Dezibel. Elektrofahrzeuge sollen nicht künstlich lauter gemacht werden dürfen.

Stichwort Pneus

Das Abrollgeräusch bei Geschwindigkeiten >35 km/h ist vor allem bei schweren PWS ein Riesenproblem. Dass Pneus vielen widersprüchlichen Anforderungen genügen müssen, ist uns bewusst. Aber mangels konkreter Vorgaben für stufenweise Verbesserungen wurde die Forschung und Entwicklung von leisen Pneus nicht vorangetrieben. Hier stehen die Staaten und die Industrie in der Pflicht. Ihrem Pflichtbewusstsein helfen wir gerne nach, indem wir uns für Geschwindigkeitsbeschränkungen in bewohnten Gebieten einsetzen, solange die Lärmperformance der Pneus so schlecht ist.

¹ (EU) Nr. 540/2014; vgl. auch (EU) Nr. 168/2013

2. So viel Lärm wie möglich reduzieren, nicht so viel wie nötig: Vorsorgeprinzip statt Schildbürgereien.

Die Strassenbau- und Umweltämter tun in ihrer Lärmsanierungspraxis nur so viel wie nötig. Sie fokussieren darauf, die Herkulesaufgabe der Sanierung oftmals nur auf dem Papier hinter sich zu bringen,

durch so genannte «Erleichterungen». Die Frage, ob sich der Lärm weiter senken liesse – gemäss dem so genannten Vorsorgeprinzip – stellen sie nicht. Das ist nicht im Sinn der Lärmgeplagten.

Erläuterung:

Viel befahrene Strassen sind planerisch, auch wenn sie reine Wohnquartiere durchschneiden, in die Empfindlichkeitsstufe III aufgestuft. Sie dürfen dann 65 Dezibel Lärm tags und 55 Dezibel Lärm nachts erzeugen statt 60 und 50 – das entspricht der vier- bis fünffachen Lärmmenge! Reicht das nicht, gewähren die Behörden Erleichterungen für den Lärm, und dann darf es auch lauter sein als 65 oder gar 70 Dezibel. Die Anwohner haben kein bisschen weniger Lärm, aber die Strasse ist saniert. Das ist pure Schildbürgerei auf Kosten der Lärmgeplagten.

Vorsorgeprinzip: so wenig Lärm wie möglich statt so wenig wie nötig.

Das Vorsorgeprinzip ist im Umweltschutzgesetz (USG) verankert. Es wurde allerdings durch die Gerichtspraxis abgeschwächt und zieht auch vor schwach begründeten Mobilitätsinteressen häufig den Kürzeren. Wirtschaftlich durchaus tragbare Massnahmen werden häufig schon gar nicht evaluiert. Im Ergebnis schützt das USG die Lärmverursacher statt die Lärmgeplagten. Die Politiker und Vollzugsorgane von Bund, Kantonen und Gemeinden wissen das und schauen weg.

«Mix aus allem Möglichen» statt «möglichst nix»

Im Lärmschutz werden unergiebige Grabenkämpfe ausgefochten. Die eine politische Couleur setzt auf Abwarten («möglichst nix») oder technologische Innovation und hasst Temporeduktionen und Verhaltensänderungen wie der Teufel das Weihwasser. Auf der anderen Seite besteht kein Vertrauen in die Industrie- und Strassenlobby, daher setzt man auf tiefere Tempi und hofft auf verändertes Fahrverhalten.

Wir fordern alle Akteure auf, ihren Tunnelblick zu weiten. Alles Machbare muss – auch in Kombination – zugunsten des Gesundheitsschutzes getan werden. Es braucht einen «Mix aus allem Möglichen»: leisere Motoren und Reifen und Strassenbeläge und Temporeduktionen und Schallschutz und Lärmsensibilisierung bei Fahrzeuglenkern, bis der Schutz der Bevölkerungsgesundheit gewährleistet ist.

3. Schutz der Nachtruhe und Schutz vor Dauer- Lärmbelastung.

Aus Respekt und Vorsorge für die Gesundheit Lärm belasteter Personen braucht es konsequenten

- **Schutz der Nachtruhe, denn Aufwachreaktionen sind besonders gesundheitsschädlich und müssen verhindert werden.**
- **Schutz vor Dauerbelastungen über 60 Dezibel, denn darüber besteht ein Gesundheitsrisiko.**

Erläuterung:

Hohe Lärmbelastungen >65 Dezibel am Tag und >55 Dezibel in der Nacht sind bei Durchgangsstrassen die Regel. Man behauptet, die Strasse sei bereits vorbelastet gewesen und der Lärm könne mit baulichen Massnahmen nicht weiter abgesenkt werden.

Das nützt den Lärmgeplagten nichts und verletzt ihren auch verfassungsmässigen Anspruch auf Schutz ihrer Gesundheit. Wir finden: Hier hat der Rechtsstaat abgedankt – auf Kosten der Lärmgeplagten.

Geht gar nicht mehr: «Papiersanierungen» und Ausreden wie «Alarmwert ist noch nicht erreicht», um nicht sanieren zu müssen.

4. Temporeduktionen und Schallschutz, so lange die Schutzziele nicht erreicht werden.

Lärm vermeiden, wo er entsteht, muss immer erste Wahl sein. So lange zu viel Lärm die Schutzziele (siehe Punkt 3) verletzt, weil auch Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg nichts nützen, muss trotzdem ohne Ausnahme und Ausreden der Gesundheitsschutz Vorrang haben. So sind, allenfalls temporär,

- **Tempo 30, 50 und 80 einzuführen**
- **Schallschutzfenster inklusive Aktivbelüftung und andere Schall dämmende Massnahmen auf Kosten der Strasseninhaber einzubauen**

Erläuterung:

Machen wir uns nichts vor: Es gibt in unserem dicht besiedelten Land viele Strassenzüge, wo auch alle kombinierten Lärmschutzmassnahmen zusammen die übermässige Belastung nicht genügend senken. Das ist keine Ausrede dafür, nichts zu unternehmen, um das Ziel einer maximal Belastung von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht zu erreichen!

Je grösser die Geschwindigkeit, desto lauter ist ein durchschnittliches Fahrzeug. So lange die übliche Lärmsanierung scheitert, indem dem Lärm sog. «Erleichterungen» gewährt und die Schutzziele (siehe Forderung 3) sowie die Gesundheit der Anwohnenden aufs Spiel gesetzt werden, braucht es als Übergangsmassnahme

1. Temporeduktionen je nach Strasse 30, 50 oder 80 km/h. Diese sind ein erprobtes Mittel und halbieren etwa den Lärm.
2. wenn dies nicht möglich oder nicht verhältnismässig ist oder nicht genügt*
 - a. braucht es zusätzlich Schallschutzfenster
 - ab 60 Dezibel tags und 50 Dezibel nachts (und nicht erst ab 70/65 dB!) Lärmbelastung
 - inklusive aktive Belüftung der Räume
 - auf Kosten der Eigentümer der Strasse

*Temporeduktionen sind nicht verhältnismässig, wenn z.B. sehr wenige Anwohnende über dem Immissionsgrenzwert, Hochleistungsstrasse, Strassenseite zugleich Schattenseite, Leben findet bereits auf Strasse abgewandter Seite statt.

5. Lenker von Motorfahrzeugen glaubwürdig zur Änderung ihres Fahr- und Mobilitätsverhaltens bringen.

Lautes Fahren mit lauten Fahrzeugen ist nicht salonfähig. Es braucht Sensibilisierung: Wenn schon motorisiert unterwegs, dann leise!

Zukunft «selbst fahrende Fahrzeuge»: frühzeitig Regeln aufgleisen

Erläuterung:

Die Akzeptanz tiefer Geschwindigkeiten steigt über die Zeit; unterdessen sind selbst auf Hochleistungsstrassen Temporeduktionen salonfähiger als vor 20 Jahren. Es sind jedoch immer noch erstaunliche Widerstände z.B. gegen Tempo 30 selbst in Wohnquartieren auszumachen – oft angeführt von Automobilverbänden (siehe Stadt Zürich) aus ideologischen Gründen, wider besseres Wissen (d.h. unter Missachtung der wissenschaftlichen Evidenz).

Lärm ist nicht salonfähig

Viele Fahrzeuglenkende scheinen heute noch zu meinen, ein Fahrzeug (oder sein Fahrer) sei umso besser, je lauter es fahre. Es braucht intensive Arbeit am Verhalten der Autofahrer, zum Beispiel nicht zu überhörende Sensibilisierungs-Kampagnen und Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Lärm-Kontrollen.

Die aktuellen Lärmstudien können mithilfe, Politik und Bevölkerung zu überzeugen. Ein Vergleich mit dem Rauchen vor 20 Jahren ergibt ein ähnliches Bild. Auch dort wusste man, dass Passivrauchen schadet, aber niemand glaubte an einen Durchbruch. Heute haben wir flächendeckend rauchfreie Lokale. Die nächste Revolution muss in der Lärmbelastung passieren: wir müssen zu weitgehend lärmberuhigten Strassen kommen.

Selbst steuernde Fahrzeuge: frühzeitig Regeln einführen

Es gibt einen Regulationsbedarf für einen künftigen führerlosen Verkehr bezüglich Fahrverhalten, Tempo, Lärmemission usw. Wir fordern die Gesetzgeber auf, vorausschauend mit nötigen Regulationen voranzugehen, Rechtssicherheit zu schaffen und nicht zuzuwarten, bis die Industrie die Regeln vorweg nimmt.

6a. Tiefere Lärm-Grenzwerte für Lastwagen

6b. Schweren Verkehr über lange Strecken konsequent auf die – lärmsanierte – Schiene bringen

Laute Lastwagen und Busse wecken Schläfer auf und gefährden deren Gesundheit. Der Schwerverkehr trägt weit überproportional zur Lärmbelastung bei: 1 Lastwagen ist etwa so laut wie 10 durchschnittliche PW. Schwere Fahrzeuge sollen daher nicht mehr als 65 Dezibel Lärm produzieren dürfen. Dafür braucht es glaubwürdige Reduktionsziele, die über z.B. 15 Jahre etappiert werden können. Schwerverkehr über lange Strecken gehört konsequent auf die Schiene. Wir lehnen eine zweite Gotthardröhre ab.

Erläuterung:

Lärm an der Quelle vermeiden, auch bei Lastwagen

Seit 50 Jahren fordert man, Lastwagen müssten leiser werden. Ein schweres Nutzfahrzeug darf aber auch nach den neuesten EU-Richtlinien immer noch 81 Dezibel Lärm produzieren. Das ist zu viel. Die 80 Dezibel eines vorbeifahrenden Lastwagens oder (Linien-)Busses speziell zur Nachtzeit und am frühen Morgen bewirken Aufwachreaktionen auch bei Personen, die nicht in unmittelbarer Strassennähe schlafen.

Lastwagen wecken uns aus dem Schlaf auf, vor allem früh morgens

Aufwachreaktionen sind eine Gefahr für die Gesundheit von Anwohnenden; nach diversen Studien treten sie bereits ab etwa 50 Dezibel auf, am Ohr gemessen. Viele Schweizer/innen schlafen mit gekipptem Fenster, was den Schall um zirka 15 Dezibel reduzieren hilft. Lastwagen dürfen also nicht lauter sein als 65 Dezibel.

Schwere Lastwagen auf die Schiene – Nein zur zweiten Gotthardröhre!

Zum Beispiel auf der Alpentransversale im Urnerland – aber auch auf vielen anderen Strecken in der Schweiz – sind viel zu viele Lastwagen im Fernverkehr unterwegs und belärmen die Anwohner übermässig. Deshalb sind speziell die Lastwagen im Transitverkehr auf die Bahn zu verladen. Damit der Lärm nicht einfach auf die Anwohnenden von Bahnlinien abgewälzt wird, gehört der Güterverkehr natürlich auf eine echt lärmsanierte Güterbahn. Damit sagen wir: auch die Lärmsanierungen der Bahn sind völlig ungenügend. Auch dort braucht es einen neuen Aufbruch zu einer Lärmpolitik, die sich am Schutz der Gesundheit orientiert.

Konsequenterweise lehnen wir den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard ab, denn das erhöht den Druck zum Bahnverlad von Lastwagen (und auch Personenzugfahrzeugen). Der Transitverkehr und damit die Lärmbelastung auf der Nord-Süd-Achse (und anderswo!) nehmen noch immer zu.