

ERGÄNZEND ZUR PRÄSENTATION

WORKSHOP **Maximal weniger Lärm**

REFERENT/EN: - Dr. rer. nat. Dominique Schneuwly, Bundesamt für Umwelt, Sektion Strassenlärm
- Dr. jur. Peter Ettler, pens. Lärmanwalt/Lärmliga Schweiz

Protokoll: **Martin Looser**

DS trägt Präsentation vor: Lärm stresst und schädigt die Gesundheit. In der Schweiz sind tagsüber in CH 1.6 Mio Menschen schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt. Kosten jährlich 1.6 Mia CHF.

Mögliche Massnahmen: lärmarme Beläge, Temporeduktionen, Tempo 30 innerorts, Elektromotoren, lärmarme Beläge.

Die Teilnehmer schätzen individuell das Lärminderungspotential verschiedener Massnahmen ab, einerseits Massnahmen je einzeln, andererseits kombinierte Massnahmen. DS verteilt im Anschluss die Berechnungen des BAFU zu den verschiedenen Massnahmenvarianten und -kombinationen.

Diskussion: Zahlreiche Teilnehmer haben sich beim Lärminderungspotential einzelner Massnahmen, aber insbesondere in den Kombinationsvarianten verschätzt, meistens unterschätzt.

Ausgewählte Aussagen in der Diskussion:

- In städtischen Gebieten sind semidichte Beläge nicht möglich (Stadt Zürich), bei Kreisell nicht einsetzbar, weil Verschleiss an intensiv genutzten Strassenbereichen zu gross. DS bestätigt, dass Annahmen zu lärmarmen Belägen eher optimistisch.
- Bei Elektromotoren wurde Lärminderungspotential unterschätzt, weil ja bei tieferen Tempi das rollgeräusch dominiert und dieses bei Elektroautos nicht tiefer ist.
- In der Stadt Zürich werden lärmarme Beläge nicht als Sanierungsmassnahme angerechnet, da Wirksamkeit rasch zurückgeht; aus Optik der kur-

zen Wirkungsdauer auch Kosten zu hoch. DS ergänzt, dass man evtl. nur die oberste Belagsschicht ersetzen.

- Für einzelne Massnahmen sind teilweise die öffentliche Hand (Temporeduktionen, lärmarme Beläge), teilweise die Privaten (Fahrzeugbeschaffung) oder die Fahrzeug- und Reifenhersteller zuständig. Daher schwierig, die Kombinationswirkung in der Realität zu erreichen. Zudem unterschiedliche zeitliche Gegebenheiten, es wird lange dauern, bis Kombinationswirkungen in der Praxis erreicht werden.
- Auch das Gewicht von Fahrzeugen spielt eine Rolle. Teufelskreis: Anforderungen an Motorenleistung bedingt leistungsfähigere und damit schwerere Bremsen, das höhere Gewicht wieder einen stärkeren Rahmen und das höhere Gesamtgewicht wieder einen stärkeren Betrag. Leichtere Fahrzeuge kommen mit schmalere Reifen aus, schmalere Reifen sind leiser. Durchschnitte der Autogewichte hat in den letzten Jahrzehnten sehr stark zugenommen (von durchschnittlich einer auf zwei Tonnen). Reduktion der Durchschnittsgewichte könnte nützlich sein für Zielerreichung. Digitalisierung könnte Abhilfe schaffen, selbstfahrende Autos.
- Temporeduktion ist eigentlich die günstigste Massnahme.
- Es wird in Zweifel gezogen, ob Elektromotoren ein derart hohes Lärminderungspotential haben. Es wird darauf hingewiesen, dass «Lärmabsonderung» aus Sicherheitsgründen bei Elektrofahrzeugen Realität werden könnten, Stichwort Schutz des Langsamverkehrs und von Sehbehinderten. DS weist darauf hin, dass bei den Berechnungen nur Rollgeräusch berücksichtigt wurden, nicht hingegen Lärm; ET verweist auf eine EU-Richtlinie, die in Kraft treten soll und die verlangt, dass Elektrofahrzeuge ähnlichen Lärm verursachen müssen wie vergleichbare Verbrennungsmotoren. Daneben Stichwort «Spassfaktor», bestimmte Fahrzeuglenker wollen, dass Fahrzeug «gut», sprich leistungsstark klingt. Hinweis, dass gerichtete Schallabsonderung aus Sicherheitsgründen technisch möglich wäre.
- Die Lärminderung von Belägen in Kombination mit Temporeduktion überrascht. Allerdings genügt dies auch an vielen Orten in Zürich nicht, die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, da bei vielen Orten mehr als 6 bis zu 9 dB(A) über IGW. Die geschätzten 5 dB(A) aus kombinierter Massnahme genügen daher in diesen Fällen nicht.
- Frage: Wie kann man diese Massnahmen in den politischen Alltag bringen. Zeithorizont, wie kann man das schnell genug in die Realität bringen.
- Temporeduktionen werden auch als Einschränkung der Freiheit wahrgenommen. In der politischen Realität geht es nicht darum, ob 2.5 dB(A) oder 2 dB(A), sondern um grundsätzlichere Fragen, die politisch ausgetragen werden.

- Lärminderungspotential lärmarme Reifen überrascht, aber: Kaufentscheidung findet meistens gestützt auf andere Kriterien statt, Empfehlung Garagist, Preis, Promotion etc. Käufer haben wenig Bewusstsein in diesem Bereich.
- Teilweise wird die Diskussion zu den Massnahmen zur Senkung des Strassenlärms sehr ideologisch geführt.
- Zu untersuchen ist auch die Möglichkeit, dass Massnahmen nicht nur gegenseitig positive Auswirkungen haben, sondern auch gegenläufige Effekte möglich sind, z.B. Hintergrundlärm wird durchschnittlich vermindert, laute Einzelschallereignisse werden intensiver wahrgenommen und haben höheres Störpotential.
- Gesellschaftliche Bedeutung, z.B. Mehrverkehrseffekte bei selbstfahrenden Autos etc.
- Hinweis auf den aktuellen politischen Transfer des Themas; Strassenseite versucht den Ausbruch, PI Rutz; Darstellung nützlich, da Handlungsmöglichkeiten
- Man sollte Massnahmen nicht gegeneinander ausspielen, sondern geschickten Kombinationen suchen, um Sanierungs- und Vorsorgeziele zu erreichen.
- Im Kanton Freiburg werden bei technischen Strassensanierungen heute immer lärmarme Beläge eingesetzt, sofern IGW überschritten sind.