



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Bischof Simon / Pythoud-Gaillard Chantal
Massnahmen gegen Strassenlärm

2019-CE-91

I. Anfrage

Lärm ist ein Stressfaktor: Der menschliche Körper reagiert auf störende Geräusche mit der Ausschüttung von Stresshormonen, was sich auf unsere Nerven- und Stoffwechselsysteme auswirkt. Diese Hormone beeinflussen zudem den Blutdruck, die Herzfrequenz und andere Aspekte des Herz-Kreislaufsystems mit entsprechenden gesundheitlichen Folgen. Auch die kognitiven Leistungen werden durch Lärm beeinträchtigt.

Gemäss einer WHO-Schätzung verliert die Schweizer Bevölkerung jedes Jahr rund 46 000 Lebensjahre, die ohne Verkehrslärm bei einwandfreier Gesundheit hätten gelebt werden können. Zudem verursacht der Verkehrslärm laut der Website *laerm.ch* jährlich zirka 800 Millionen Franken Gesundheitskosten. Das entspricht rund der Hälfte der Gesundheitskosten, die durch Luftverschmutzung verursacht werden. Nächtliche Lärmstörungen sind besonders problematisch für die Gesundheit.

Der Staat und die Gemeinden unternehmen grosse Anstrengungen, indem sie beispielsweise Lärmschutzwände und -dämme errichten oder lärmarme Strassenbeläge einbauen. Die Einrichtung von Tempo-30- und Begegnungszonen in der Nähe von Wohnhäusern soll ebenfalls die Lärmmissionen reduzieren.

Damit die Wirkung dieser Massnahmen nicht vermindert oder ganz aufgehoben wird, muss aber auch bei den Fahrzeugen mit derselben Konsequenz vorgegangen werden.

1. Laut Artikel im Beobachter vom 12. Oktober 2018 sind die Lärmgrenzwerte bei Töffs reine Theorie: Die seit dem 1. Januar 2016 geltenden neuen Grenzwerte würden nicht eingehalten. Für neue Motorräder wurde der Grenzwert von 80 auf 78 Dezibel gesenkt. Die vom Beobachter getesteten Motorräder hielten jedoch nicht einmal die alten Normen ein.

Und in Bezug auf Fahrzeuge im Allgemeinen stellt der Beobachter in einem am 27. April 2018 erschienenen Artikel fest, dass der Steuernachlass für umweltfreundlichere Fahrzeuge, den verschiedene Kantone (darunter auch der Kanton Freiburg) gewähren, praktisch wirkungslos sei, da deswegen kaum mehr ökologischere (und leisere) Fahrzeuge gekauft würden, weshalb gewisse Personen ein Bonus-Malus-System forderten. Um einen spürbaren Effekt zu erzielen, so der im Artikel zitierte Experte, müsste die Förderung so massiv ausfallen wie in Norwegen. Dort werde Käufern von Elektro- und Hybridautos rund ein Drittel des Preises erlassen, mit der Folge, dass in Norwegen heute jedes zweite Fahrzeug einen alternativen Antrieb habe – ein Anteil, der in keinem anderen Land erreicht werde.

2. Auch die Reifen der Fahrzeuge können eine Rolle spielen. Inzwischen gibt es nämlich leise Reifen. Diese Reifen haben laut unserer Informationen eine Reifenlauffläche mit einem Schwamm, der Resonanzen reduziert und Erschütterungen absorbiert. Im Vergleich zu einem Standardreifen soll eine Lärmreduktion von 3 Dezibel möglich sein. Seit 2014 ist die Reifenetikette obligatorisch in der Schweiz. Die Reifenetikette gibt Auskunft über die Energieeffizienz (Rollwiderstand), die Nasshaftung und den Lärm (Abrollgeräusch).
3. Dazu kommen die Personen, die ihre Fahrzeuge absichtlich knattern lassen und so die Ruhe der Anwohnerinnen und Anwohner stören. Einige dieser Fahrzeuge wurden allem Anschein nach getunt. Die Verkehrskommission des Genfer Kantonsparlaments hat letzten November eine Motion angenommen, die den Staat auffordert, ein Gerät zu erwerben oder entwickeln zu lassen, um den von Fahrzeugen erzeugten Lärm zu messen und die lärmigen Fahrzeuge zu identifizieren.

In der Folge wurde eine Motion beim Waadtländer Kantonsparlament eingereicht, um zu erreichen, dass sich der Kanton Waadt an den Arbeiten des Kantons Genf beteiligt.

4. Jedes Jahr findet Ende April der internationale Tag gegen Lärm statt.

Wir stellen dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Wie stellt er sich zum Inhalt der beiden erwähnten Presseartikel und den vorgeschlagenen Massnahmen? Welchen Spielraum haben das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt und die Gemeinden?
2. Ist der Staatsrat dafür, dass bestimmte Reifenkategorien verboten oder stärker besteuert werden? Falls ja, ist er bereit, beim Bund in diesem Sinne zu intervenieren?
3. Welche Massnahmen treffen die Kantonspolizei und das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt gegen lärmige Fahrzeuge und heulende Motoren? Ist der Staatsrat bereit, sich an der Genfer Initiative für die Entwicklung und den Erwerb von Radargeräten, die Lärmemissionen messen, zu beteiligen?
4. Ist er dafür, mindestens einmal pro Legislatur anlässlich des Tages gegen Lärm eine kantonale Aktions-, Informations- und Sensibilisierungsveranstaltung zu etablieren? Falls ja, kann eine solche Veranstaltung für die Legislaturperiode 2017–2021 im Jahr 2020 oder 2021 organisiert werden? Diese wäre für die betroffenen Partner auch die Gelegenheit, eine Bestandesaufnahme der bereits getroffenen und der noch nötigen Massnahmen durchzuführen.

11. April 2019

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat teilt die in der Anfrage dargelegte Lagebewertung zur Lärmbelastung und zu den Auswirkungen auf die Gesundheit voll und ganz. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die einschlägigen Studien und Empfehlungen, namentlich des Bundesamts für Umwelt (BAFU). Er nimmt auch mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Anstrengungen des Kantons im Bereich der Strassenlärmsanierung von Mitgliedern des Kantonsparlaments gewürdigt werden.

Der Kanton trifft als Eigentümer ganz direkt Massnahmen bei den Kantonsstrassen und prüft als Regulierungsbehörde die kommunalen Projekte für den Bau neuer oder die Lärmsanierung bestehender Gemeindestrassen.

In Bezug auf die Lärmreduktion bei den Fahrzeugen ist der Handlungsspielraum des Kantons deutlich geringer, weil das europäische und eidgenössische Recht den Kantonen kaum Möglichkeiten gibt, um in diesem Bereich zu handeln. Bei der Bekämpfung des Strassenlärms stehen sowohl die Eigentümer und Betreiber der Strasseninfrastrukturen (Bund, Kantone, Gemeinden) als auch die Automobilistinnen und Automobilisten in der Verantwortung; letztere können sich für leise Fahrzeuge und Reifen sowie für eine vorausschauende Fahrweise ohne unnötige Beschleunigungen entscheiden und so zu einer geringeren Lärmbelastung beitragen.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

- 1. Wie stellt er sich zum Inhalt der beiden erwähnten Presseartikel und den vorgeschlagenen Massnahmen? Welchen Spielraum haben das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt und die Gemeinden?*

In den erwähnten Presseartikeln werden interessante Ideen vorgelegt; die darin vorgeschlagenen Massnahmen wurden von den verschiedenen betroffenen Akteuren (Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt ASS, Kantonspolizei POL, Amt für Umwelt AfU, Tiefbauamt TBA) analysiert. Das Resultat der Evaluation und der Spielraum des Staats werden in den Antworten auf die Fragen 2 bis 4 erläutert.

- 2. Ist der Staatsrat dafür, dass bestimmte Reifenkategorien verboten oder stärker besteuert werden? Falls ja, ist er bereit, beim Bund in diesem Sinne zu intervenieren?*

Die Zulassung von Reifen auf dem Schweizer Markt ist im Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 geregelt (Übereinkommen über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen erteilt wurden, [SR 0.741.411](#)).

Seit dem 1. Oktober 2007 sind für alle neuen Fahrzeuge, die in der Schweiz in Verkehr gesetzt werden, S-Reifen, die sich durch verringerte Lärmemissionen auszeichnen, vorgeschrieben. Weil die Vorgaben für die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr im Wesentlichen auf internationaler Ebene definiert sind, haben die kantonalen Behörden in diesem Bereich keine Kompetenzen.

Der Staat Freiburg spricht sich für die Einrichtung eines Systems aus, mit dem ein finanzieller Anreiz für den Kauf von leiseren Reifen für Fahrzeuge, die bereits im Verkehr sind, geschaffen wird. Ein solches System sollte möglichst auf Bundesebene eingerichtet werden. Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) ist bereits in diesem Sinne beim BAFU und beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) interveniert. Der Bundesrat hat im Juni 2017 einen neuen nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung verabschiedet. Dieser sieht unter anderem Massnahmen zur Sensibilisierung der Konsumentinnen und Konsumenten vor, jedoch keine finanzielle Anreize. Die RUBD will das Ansinnen aufgreifen und über die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz (BPUK) auf interkantonaler Ebene formalisieren.

Die Direktion hat zudem erste Schritte für die Veröffentlichung einer Artikelreihe unternommen, um über die Reifenetikette¹ zu informieren, die in übersichtlicher Weise über die mögliche Lärmreduktion Auskunft gibt. Weil die Reifenetikette leicht verständlich ist, ist es sinnvoll, sie bekannter zu machen und ihr mehr Sichtbarkeit zu verschaffen.

3. Welche Massnahmen treffen die Kantonspolizei und das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt gegen lärmige Fahrzeuge und heulende Motoren? Ist der Staatsrat bereit, sich an der Genfer Initiative für die Entwicklung und den Erwerb von Radargeräten, die Lärmemissionen messen, zu beteiligen?

Bevor ein Fahrzeug zum Verkehr zugelassen wird, wird es von einem Garagisten oder dem ASS auf dessen Konformität geprüft. Im Rahmen der technischen Fahrzeugprüfungen führen die Angestellten des ASS Tests durch, falls sie übermässige Lärmemissionen vermuten.

Die POL nimmt das Problem des Lärms ebenfalls sehr ernst, unabhängig davon, ob der Lärm durch eine unangebrachte Fahrweise der Lenkerin oder des Lenkers erzeugt wird und/oder ob das Fahrzeug die einschlägigen Normen nicht einhält. Hierfür bildet sie die spezialisierten Polizeibeamtinnen und -beamten regelmässig weiter. Gegenwärtig gibt es deren 21. Sie sind über das gesamte Kantonsgebiet verteilt, verfügen über spezifische Kenntnisse im Bereich der technischen Fahrzeugkontrolle und können das Personal der Gendarmerie bei den täglichen Verkehrskontrollen unterstützen. Die Verkehrspolizei und die 3 regionalen Einsatzzentren der Gendarmerie verfügen zudem über je einen Schallpegelmesser. Darüber hinaus unterstützt das ASS die theoretische und praktische Ausbildung der Polizistinnen und Polizisten im Polizei-Ausbildungszentrum.

Das Personal des ASS unterstützt mehrere Male pro Jahr die Polizeibeamtinnen und -beamten bei ihrer Arbeit, was die technischen Kompetenzen betrifft. Verfasst die Polizei wegen nicht zugelassener Ausrüstung einen Polizeirapport, so prüft das ASS in der Folge die Instandstellung des Fahrzeugs. Laut Bundesverordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV, SR 741.013) kann die Polizei den Fahrzeugausweis abnehmen und die Lenkerin oder den Lenker am Weiterfahren hindern, wenn das Fahrzeug vermeidbaren Lärm verursacht. Im 1. Quartal 2019 wurden 21 punktuelle Kontrollen durchgeführt. Diese gaben Anlass zu 14 Rapporten sowie 3 Beschlagnahmungen der Kontrollschilder, mit der Folge, dass die Halterinnen und Halter ihr Fahrzeug einer erneuten Prüfung unterziehen mussten. Im Oktober 2018 führte die Gendarmerie zudem – ebenfalls mit der Unterstützung der Fachpersonen des ASS – eine Aktion durch, die speziell auf umgebaute Fahrzeuge abzielte. Dabei wurden 22 Fahrzeuge kontrolliert, von denen 17 nicht den Normen entsprachen; 4 konnten nicht weiterfahren, weil das Kontrollschild beschlagnahmt wurde. 2019 wird erneut eine solche Aktion durchgeführt werden.

Die Frage der Radargeräte, die Lärmemissionen messen, ist komplex: Anders als bei den Geschwindigkeitsbeschränkungen, die für alle Fahrzeugtypen gelten, sind die maximal zulässigen Lärmemissionen vom Typ und Modell des Fahrzeugs sowie vom Datum der ersten Inverkehrsetzung abhängig. Die Praxis wird zeigen, ob die allfälligen Unterschiede bei den gemessenen Werten, die auf den Rahmen und/oder die Art der Nutzung der Radare zurückzuführen ist, neutralisiert werden können.

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/leise-reifen.html>

Die POL und das ASS werden die Entwicklung des Genfer Projekts (befindet sich im Moment in der Testphase; der rechtliche Rahmen wird noch geklärt werden müssen) und andere technologische Entwicklungen mit Interesse verfolgen. Die POL beabsichtigt jedoch, bei ihren Kontrollen neben der technischen Kontrolle von Fahrzeugen, von denen einige gemäss Typengenehmigung hohe Lärmemissionen verursachen können, ein besonderes Augenmerk auf die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker zu legen, deren Verhalten Unsicherheit schafft. Bei rund 50 % der kontrollierten Fahrzeuge, deren Lärmemissionen den Verdacht aufkommen liessen, dass sie nicht den Vorgaben entsprechen, zeigte sich nämlich, dass sie konform waren.

Dieses Paradoxon hängt mit dem Homologationsverfahren zusammen, das aufgrund der bilateralen Abkommen auf europäischem Recht basiert. Bis 2016 setzten die Fahrzeughersteller ganz legal Klappenauspuffanlagen ein, mit denen die Schallemissionen in Abhängigkeit von der Motordrehzahl derart reguliert werden können, dass die Grenzwerte mit Blick auf die Homologation eingehalten werden. Für neue Fahrzeuge sind diese Auspuffanlagen inzwischen verboten, doch werden sie erst nach und nach mit der progressiven Erneuerung des Fahrzeugparks verschwinden.

4. *Ist er dafür, mindestens einmal pro Legislatur anlässlich des Tages gegen Lärm eine kantonale Aktions-, Informations- und Sensibilisierungsveranstaltung zu etablieren? Falls ja, kann eine solche Veranstaltung für die Legislaturperiode 2017–2021 im Jahr 2020 oder 2021 organisiert werden? Diese wäre für die betroffenen Partner auch die Gelegenheit, eine Bestandesaufnahme der bereits getroffenen und der noch nötigen Massnahmen durchzuführen.*

Im April 2019 nahm der Kanton Freiburg am [Tag gegen Lärm](#) teil, bei dem dieses Jahr übermässiger Lärm von Motorfahrzeugen im Vordergrund stand und der insbesondere darauf aufmerksam machen wollte, dass das Fahrverhalten einen entscheidenden Einfluss auf die Lärmemissionen hat. Entsprechende Informationen wurden auf den Websites der RUBD, des AfU, des TBA, der POL und des ASS publiziert. Die POL hat einen Videoclip produziert, der vom nationalen Organisationskomitee übernommen und über soziale Medien verbreitet worden ist. Das ASS und die POL haben die Aufkleber «Laut ist out» verteilt. Die Gemeinden konnten ebenfalls die Aufkleber und/oder Plakate bestellen und die Zeitung La Gruyère widmete diesem Thema eine ganze Seite. Dem Staatsrat sind keine weiteren Aktionen in den Gemeinden oder Veröffentlichungen in den Gemeindeblättern bekannt.

Es ist geplant, die Sensibilisierung auf kantonaler Ebene fortzuführen. Auch werden die POL und das ASS die periodischen Fahrzeugkontrollen weiterführen.

20. August 2019