

Stadtratssitzung vom 17. Mai 2018

Interpellation Nr. I 28/2017

Interpellation betreffend Stand Lärmschutzmassnahmen – sind Schadensersatzforderungen zu erwarten und wie sieht es mit kostenloser Massnahme Temporeduktionen aus

Fraktion Grüne und Mitunterzeichnende vom 15. Dezember 2017; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Lärm macht krank. Lärm tötet. Die Kosten trägt die Allgemeinheit und nicht der Verursacher. Laut Lärm-liga Schweiz kommt es in der Schweiz jährlich zu mindestens 500 Todesfällen, die auf die Langzeitfolgen von Lärm zurückzuführen sind. Weiter zeigt eine neue Studie des Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Instituts die Auswirkungen des Lärms auf die Schweizer Bevölkerung. Gemäss dieser steigt das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden oder an Bluthochdruck oder Diabetes zu erkranken, mit dem Strassenlärm an. Signifikant ist auch der Einfluss auf Herzinfarkte. Steigt der Strassenlärm am Wohnort um 10 Dezibel, nimmt das Risiko um 4 Prozent zu. Das klingt nach wenig, aber bei rund 20'000 Todesfällen pro Jahr wegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist das eine ernst zu nehmende Zahl.

Der Handlungsbedarf ist schon lange erkannt. 30 Jahre lang hatten Kantone und Gemeinden Zeit, um ihre Strassen lärmsicher zu gestalten. Im April 2018 läuft die Frist aus. Bis dann nicht umgesetzte Massnahmen rufen rechtswidrige Situationen hervor. Dann können Anwohner, bei deren Liegenschaften die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten werden, Schadensersatz fordern. Nicht nur Kantone und Gemeinden sind im Hintertreffen. Schon 2015 hätten alle Nationalstrassen lärmsaniert sein müssen. Der Bund schaffte aber nur 91 Prozent des Strassennetzes rechtzeitig und investierte 2,8 Mrd. Franken in die Lärmsanierung der Nationalstrassen. Für das gesamte Netz reichte das nicht aus. Die Kosten für die Lärmschutzbauten sind das eine, allfällige Schadensersatzklagen das andere. Es gibt jedoch mit der Temporeduktion eine quasi kostenlose-Lärmsanierungsmassnahme. Je höher die Geschwindigkeit desto lauter ist ein Fahrzeug. Ab Tempo 20 ist das Rollgeräusch bereits stärker als das Motorengeräusch und somit der entscheidende Faktor für die Lärmemission eines Fahrzeuges. Basierend auf dieser Erkenntnis bietet sich die Tempobeschränkung innerorts auf 30 km/h als Beitrag zur Lärmreduktion an. Eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h bringt auf jeden Fall eine Reduzierung des Lärms mit sich. Dieser Effekt kann durch lärmarme Beläge noch verstärkt werden. So folgt aus den Ergebnissen der Studie, dass die akustischen Wirkungen der beiden Massnahmen „Tempo 30“ und „lärmarme Beläge“ addiert werden können. Tempo 30 Zonen können bei Bedarf auch auf bestimmte Tageszeiten begrenzt werden, z.B. auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr mit dem Ziel, die Nachtruhe zu gewährleisten. Tempo 30 Zonen sind ein wirksames Mittel zur Lärmreduktion. Der Lärm wird bei einer Temporeduktion von 50 auf 30 km/h durchschnittlich um 50 Prozent reduziert. Die Verkehrssicherheit steigt und die Umsetzung ist kostengünstig.

Vor diesem Hintergrund stellen sich den Interpellanten folgende Fragen, für deren Beantwortung wir dem Gemeinderat danken:

1. Welche Strassenabschnitte der Stadt sind von Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffen?
2. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung der geplanten Lärmsanierungsmassnahmen?
3. Was kosten die geplanten infrastrukturbasierten Lärmsanierungsmassnahmen, und wieviel davon bezahlt die Stadt Thun?
4. Wie beurteilt der Gemeinderat das Risiko von Lärmschutzklagen nach Ablauf der Frist?

5. Wie beurteilt der Gemeinderat die quasi kostenlose Lärmsanierungsmassnahme in Form einer Temporeduktion von z.B. 50 auf 30 km/h?
6. Hat der Gemeinderat eine solche Möglichkeit geprüft?
7. Sofern noch nicht alle Lärmsanierungsmassnahmen umgesetzt sind, wäre die Prüfung einer Temporeduktion als kostengünstigere Massnahme im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts möglich?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Welche Strassenabschnitte der Stadt sind von Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffen?

Seit 2011 hat die Stadt Thun sämtliche Strassenzüge des Basisnetzes, darunter auch alle Gebiete mit Lärmvorbelastung, lärmtechnisch untersuchen lassen. Zusätzlich zum vorgegebenen offiziellen übergeordneten Strassennetz hat das Tiefbaamt auch das untergeordnete Strassennetz der verbindenden Quartiernetze lärmtechnisch genauer betrachtet. Der Strasseneigentümer ist in der Pflicht, Liegenschaften, welche vor 1985 erstellt oder baubewilligt wurden, lärmtechnisch zu sanieren.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Strassenzüge mit Lärmgrenzwertüberschreitungen. Der Alarmwert ist nirgendwo überschritten.

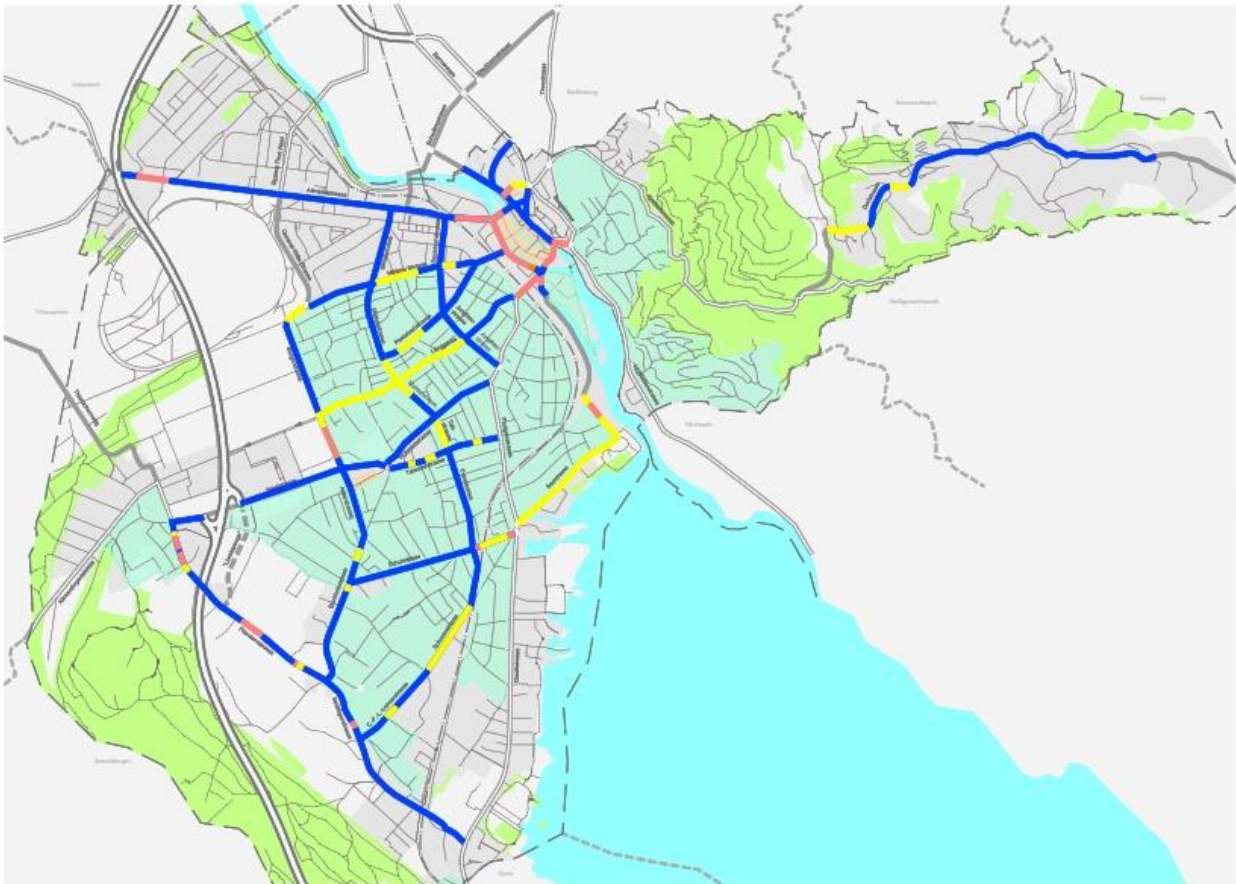


Abbildung 1: Lärmgrenzwertüberschreitungen (blau – keine; gelb – Immissionsgrenzwert; orange – Grenzwert Fenster)

Strassenzug	Lärmgrenzwertüberschreitung			
	keine	Immissionsgrenzwert	Grenzwert Fenster	Alarmwert
Aarestrasse				
Allmendstrasse			Vereinzelt	
Freienhofgasse / Obere Hauptgasse				
Obere Hauptgasse (Rathaus – Freienhofgasse)				
Frutigenstrasse (Gemeindestrasse)				
Grabenstrasse				
Kyburgstrasse				
Marktstrasse				
Pfandernstrasse		Teilabschnitt	Teilabschnitt	
Schorenstrasse		Teilabschnitt		
Schulstrasse		Teilabschnitt	Teilabschnitt	
Schwäbischgasse			Vereinzelt	
Strättligenstrasse			Vereinzelt	
Unteres Bälliz				
Untere Hauptgasse/ Gerberngasse				
Adlerstrasse				
Buchholzstrasse		Vereinzelt		
Burgerstrasse		Teilabschnitt	Teilabschnitt	
C.F.L. Lohner-Strasse		Teilabschnitt		
Dorfstrasse (Goldwil)		Teilabschnitt		
Freiestrasse				
Hohmadstrasse				
Jungfraustrasse				
Länggasse		Teilabschnitt		
Mattenstrasse				
Militärstrasse				
Mittlere Strasse		Teilabschnitt		
Pestalozzistrasse		Teilabschnitt		
Seestrasse			Teilabschnitt	
Stockhornstrasse				
Talackerstrasse		Vereinzelt		
Tellstrasse				
Weststrasse (-> Tiefengraben)				

Tabelle 1: Lärmgrenzwertüberschreitung pro Strassenzug

Zu Frage 2: Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung der geplanten Lärmsanierungsmassnahmen?

Seit 2012 werden die Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwand und/oder Lärmschutzfenster) jährlich realisiert. Ende 2017 wurden die letzten vom Tiefbauamt ausgearbeiteten Lärmsanierungsprojekte vom Kanton Bern mit ca. ½ Jahr Verzögerung infolge mangelnder Ressourcen genehmigt. Zurzeit laufen die letzten grossen Lärmsanierungsarbeiten (Fenstersanierungen) in der Innenstadt von Thun. Ziel ist, bis Ende 2018 die Lärmsanierungsmassnahmen abzuschliessen. Die beiden letzten Lärmschutzwände (Pfandern- und Allmendstrasse) werden bis zirka Herbst 2018 fertig gestellt.

Zu Frage 3: Was kosten die geplanten infrastrukturbasierten Lärmsanierungsmassnahmen, und wieviel davon bezahlt die Stadt Thun?

Für Lärmsanierungsprojekte und -massnahmen hat die Stadt Thun bis Ende 2017 insgesamt rund 1'500'000 Franken ausgegeben. Rund 315'000 Franken konnten beim Bund als Subventionsgelder zurückgefordert werden. Die Subventionsgelder werden jährlich abgerechnet und im darauffolgenden

Jahr der Stadt Thun zurückerstattet. Die Kostenschätzung für das letzte Massnahmenpaket 2018 beträgt rund 2'900'000 Franken. 20 Prozent dieser Kosten sind subventionsbeitragsberechtigt.

Zu Frage 4: Wie beurteilt der Gemeinderat das Risiko von Lärmschutzklagen nach Ablauf der Frist?

Der Gemeinderat beurteilt dieses Risiko als gering. Die Stadt Thun hat sämtliche Lärmsanierungsprojekte per Ende 2016 abgeschlossen und zur Genehmigung beim Kanton eingereicht. Die letzten Sanierungsprojekte wurden vom Kanton Bern erst Ende 2017 genehmigt. Die Stadt Thun hat dann in kurzer Zeit den Sanierungskredit bewilligt und ist seit Ende Dezember 2017 mit den betroffenen Eigentümern in Kontakt. Die Eigentümer kennen die Absicht der Stadt Thun, die Massnahmen mit dem letzten Sanierungspaket bis spätestens Ende 2018 zu realisieren.

Zu Frage 5: Wie beurteilt der Gemeinderat die quasi kostenlose Lärmsanierungsmassnahme in Form einer Temporeduktion von z.B. 50 auf 30 km/h?

Die Stadt Thun hat Tempo 30 auf den Quartierstrassen des Stadtgebietes bereits seit mehr als 20 Jahren eingeführt. Auf dem übergeordneten, verkehrsorientierten Basisnetz wird das heutige Verkehrsregime mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50km/h auch zukünftig beibehalten. Damit wird der Schleichverkehr in den Quartieren verhindert. Zudem hat es den Zusatzeffekt, dass die mit dem höheren Tempo-Regime notwendigen Lärmassnahmen am Basisnetz den Anwohnern auch als Lärmschutz für andere Lärmemissionen dienen.

Zu Frage 6: Hat der Gemeinderat eine solche Möglichkeit geprüft?

Die Lärmsanierungsprojekte Tell- und Bahnhofstrasse haben gezeigt, dass trotz der signalisierten Geschwindigkeit Tempo 30 der Lärmimmissionsgrenzwert bzw. der Grenzwert Fenster überschritten werden kann. Eine Temporeduktion weist sicherlich rein rechnerisch geringere Lärmwerte auf, jedoch ist ein Unterschreiten der Lärmgrenzwerte nicht zwingend und in der Realität sind es auch andere Faktoren als die reine Geschwindigkeit, welche von den Anwohnern als unangenehme Lärmemission empfunden werden. Aus diesem Grund verfolgt der Gemeinderat das Ziel, beim verkehrsorientierten Basisnetz die Geschwindigkeit beizubehalten und die Anwohner entlang dieser stärker genutzten Strassen lärmtechnisch zu schützen. Damit soll wie erwähnt auch dem unliebsamen Schleich- und Verlagerungsverkehr durch die Quartiere entgegen gewirkt werden.

Zu Frage 7: Sofern noch nicht alle Lärmsanierungsmassnahmen umgesetzt sind, wäre die Prüfung einer Temporeduktion als kostengünstigere Massnahme im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts möglich?

Die Lärmsanierungsprojekte der überprüften Strassenabschnitte wurden allesamt vom Kanton geprüft und genehmigt. Die Lärmsanierungsmassnahmen sind baulich zwar noch nicht überall umgesetzt, jedoch sind bei den noch nicht baulich umgesetzten Massnahmen die Planungen und Ausschreibung bereits am Laufen. Bei allen diesen Massnahmen sind die Eigentümer stark involviert und haben ein grosses Interesse an der praktisch feststellbaren, messbaren und materiell sichtbaren Verbesserung ihrer Situation. Die Prüfung einer Temporeduktion als kostengünstigere Massnahme ist deshalb nicht geplant.

Thun, 25. April 2018

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller