



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
31. Januar 2019
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 212

Mario Stübi, Nico van der Heiden, Claudio Soldati
und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion
vom 7. Juni 2018

(StB 672 vom 28. November 2018)

Nach Bundesgerichtsentscheid zu Tempo 30: Setzt der Stadtrat Lärmschutzvorgaben nun um?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten stellen aufgrund eines kürzlich veröffentlichten Bundesgerichtsentscheids zum Thema Tempo 30 in Zürich verschiedene Fragen zum Stand der Umsetzung des Lärmschutzes auf den Strassen in der Stadt Luzern.

Vorab ist festzuhalten, dass aus rechtlicher Sicht sämtliche Strassen in der Stadt Luzern grundsätzlich saniert und die rechtlichen Vorgaben des Bundes umgesetzt sind. Dennoch werden an vielen Strassen die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten. Die Stadt Luzern optimiert deshalb auf Gemeindestrassen den Lärmschutz im Rahmen von anstehenden Bauprojekten gemäss Stand der Technik laufend weiter und setzt sich dafür ein, dass auch der Kanton bei Projekten auf Kantonsstrassen den Lärmschutz verbessert.

Zu 1.:

Auf welchen Strassen werden die Lärmschutzvorgaben aktuell noch nicht eingehalten?

Die Stadt Luzern ist die Lärmsanierungen auf dem Gemeindestrassennetz ab 2005 angegangen. Auf der Grundlage des kantonalen Strassenlärmkatasters und gemessener Verkehrsbelastungen auf dem Gemeindestrassennetz der Stadt Luzern wurden an 39 Strassen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte und somit eine Sanierungspflicht erkannt (siehe Strassen und Massnahmen in der Übersicht im Anhang).

In der Folge wurden für sämtliche dieser 39 Strassen Lärmsanierungsprojekte (LSP) gemäss Art. 13 ff. Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) durchgeführt und mittels Messungen und Modellrechnungen die Lärmbelastung je Liegenschaft im Detail erhoben. Das Ausmass der Lärmproblematik variiert sehr stark, sodass an einigen Strassen flächendeckende Überlastungen und an anderen lediglich einzelne, besonders exponierte Liegenschaften betroffen sind. Je nach Ausmass der Überschreitungen sowie der örtlichen Gegebenheiten wurden zur Lärmsanierung bzw. Reduktion der Lärmimmissionen unterschiedliche Massnahmen ergriffen, soweit diese als zweck- und verhältnismässig beurteilt wurden. Rechtlich gelten somit sämtliche Gemeindestrassen grundsätzlich als saniert und die Vorgaben des Bundes damit als umgesetzt.

Da jedoch zu einem grossen Teil sogenannte Erleichterungen gewährt und als Massnahme zur Sanierung finanzielle Beiträge an Lärmschutzfenster gesprochen wurden, sind trotz der durchgeführten Lärmsanierungen die meisten Liegenschaften weiterhin mit Immissionen belastet, die über dem massgebenden Immissionsgrenzwert (IGW) liegen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der massgebende Beurteilungspunkt gemäss Lärmschutz-Verordnung in der Mitte des offenen Fensters liegt. Schallschutzfenster sind – trotz des bei geschlossenem Fenster grossen Nutzens – faktisch keine Sanierungsmassnahme, sondern lediglich eine (rechtlich zulässige) Ersatzmassnahme. Erleichterungen können durch die Vollzugsbehörde (kantonale Dienststelle Umwelt und Energie) gewährt werden, wenn Massnahmen an der Quelle (Temporeduktion, lärmarter Belag) oder im Ausbreitungsbereich (Lärmschutzwand oder Wall) des Schalls unverhältnismässige Einschränkungen oder Kosten verursachen oder wenn überwiegende Interessen bestehen (Art. 17 Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [USG; SR 814.01] und Art. 14 Abs. 1 LSV i.V.m. § 17 Abs. 1 lit. a Einföhrungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 30. März 1998 [EGUSG; SRL Nr. 700]). Mit den Sanierungserleichterungen wird die Strasseneigentümerin / der Strasseneigentümer davon entbunden, weitere Lärmschutzmassnahmen – wie sie vorstehend erwähnt sind – zu treffen. Können aufgrund der gewährten Sanierungserleichterungen neben den Immissionsgrenzwerten auch die höheren Alarmwerte nicht eingehalten werden, ist die Strasseneigentümerin / der Strasseneigentümer jedoch verpflichtet, bei Gebäuden mit Alarmwertüberschreitungen Ersatzmassnahmen zu ergreifen (Schallschutzfenster).

Bei den Strassenlärmsanierungen auf den städtischen Strassen wurden auch auf zahlreichen Abschnitten Massnahmen an der Quelle des Lärms oder im Ausbreitungsbereich getroffen. Beispielsweise wurde auf mehreren Strassen zur Reduktion der übermässigen Lärmimmissionen bereits Tempo 30 eingeführt (Hünenbergstrasse, Dreilindenstrasse, Bireggstrasse, Moosmattstrasse, Voltastrasse, Würzenbachstrasse, Moosstrasse, Spitalstrasse, Cheerstrasse) oder wurden sogenannte Flüsterbeläge eingebaut (Langensandstrasse, Spitalstrasse). Besonders an vielbefahrenen Strassen ist es jedoch so, dass mit Tempo 30 oder dem Einbau von Flüsterbelägen die Lärmbelastung zwar wesentlich minimiert wird, eine vollständige Lärmsanierung mit Einhaltung der Grenzwerte aber dennoch nicht vollständig erreicht werden kann. Lärmschutzwände wurden nur vereinzelt eingesetzt (Hünenbergstrasse). Dies, weil sich Lärmschutzwände oft als schlecht siedlungsverträglich herausstellen (Gestaltung, Optik, Wohnhygiene) oder im Verhältnis zu den Kosten einen schlechten Nutzen aufweisen.

Somit erachtet der Stadtrat an den nach wie vor mit über dem IGW liegenden Immissionen belasteten Gemeindestrassen, darunter auch an solchen, an denen bereits Lärmschutzmassnahmen umgesetzt worden sind, die Sanierungspflicht weiterhin als bestehend. Die dazu notwendigen Massnahmen sollen vordringlich im Rahmen von Sanierungsprojekten angegangen werden, in denen massgebliche Anpassungen der Strassen geplant sind (beispielsweise Belagsersatz). Nach aktuellem Stand sind aber bei der Mehrheit der betroffenen Gemeindestrassen in naher Zukunft keine Anpassungen geplant.

Neben den in der Übersicht im Anhang aufgeführten Gemeindestrassen werden die Immissionsgrenzwerte auch auf allen Kantonsstrassen auf Stadtgebiet überschritten. Der Kanton hat an sei-

nen Strassen auf Stadtgebiet ausschliesslich Erleichterungen gewährt und den Einbau von Lärmschutzfenstern als einzige Massnahme ergriffen (abgesehen von einer kurzen Lärmschutzwand an der Luzernerstrasse). Daher besteht nach Auffassung des Stadtrates auch für die Kantonsstrassen weiterhin eine Sanierungspflicht. Aus diesem Grund muss aus Sicht des Stadtrates eine neuerliche Überprüfung und Umsetzung von lärmreduzierenden Massnahmen erfolgen, sobald bauliche Massnahmen an den Kantonsstrassen vorgenommen werden.

Zu 2.:

Was gedenkt der Stadtrat dagegen zu tun?

Die Stadt Luzern überprüft im Rahmen von Strassenprojekten im Sinne der Vorsorge Massnahmen für die Begrenzung von bestehenden, teils übermässigen Emissionen. Dazu gehört auch die Beurteilung des Lärmschutzes und die erneute Prüfung von Massnahmen nach aktuellem Stand von Technik und Wissen. Dabei zeigen die erst seit wenigen Jahren erhältlichen Flüsterbeläge ein sehr grosses Lärmreduktionspotenzial von zirka 3 Dezibel (–50 Prozent Schallenergie). Demgegenüber steht jedoch eine mutmasslich leicht reduzierte Lebensdauer, die bei solchen Belägen zu höheren Kosten im Unterhalt führen würden (Langzeitanalysen zur Lebensdauer liegen noch nicht konsolidiert vor). Auch Tempo 30 wird wie bis anhin als wirkungsvolle und kostengünstige Möglichkeit angesehen, um den Lärm an der Quelle von 1 bis 3 Dezibel (–20 bis –50 Prozent Schallenergie) zu verringern. Zudem kann sich Tempo 30 u. a. sehr positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Zu 3.:

Auf welchen Kantonsstrassen kann sich der Stadtrat eine Reduktion auf Tempo 30 vorstellen?

Gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen und die jüngst ergangenen Bundesgerichtsurteile zu Fällen in Basel (Urteil 1C 11/2017 vom 2. März 2018; Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und Anordnung Tempo-30-Zone auf der Sevogelstrasse), in Zürich (Urteil 1C 117/2017 vom 20. März 2018; Anordnung von Tempo 30 auf rund 40 Strassenabschnitten der Stadt aus Gründen des Lärmschutzes), Zug (Urteil 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016; befristetes Lärmsanierungsprojekt mit Tempo 30 an der Grabenstrasse, gestützt auf eine von Anwohnenden eingereichte Beschwerde an das Bundesgericht) und Sumvitg (BGE 139 II 145; Einbezug einer Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone) ist theoretisch auf jeder Kantonsstrasse innerorts die Einführung von Tempo 30 wegen der überschrittenen Lärmbelastungsgrenzwerte möglich. Ob die Strasse als Kantonsstrasse oder Gemeindestrasse klassiert ist, spielt keine Rolle.

Allerdings bedingt die Einführung von Tempo 30 weiterhin eine sorgfältige Einzelfallprüfung durch die zuständige Strassenbehörde (Kanton Luzern, Dienststelle vif) und ein entsprechendes Gutachten zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) und Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21). Darin wird im Rahmen einer Gesamtabwägung geprüft, ob die Bedingungen für die Einführung von Tempo 30 gegeben sind.

Der Stadtrat erachtet die Einführung von Tempo 30 grundsätzlich als geeignete, kostengünstige Massnahme zur Verbesserung von Lärmschutz und Verkehrssicherheit. Er wird sich deshalb für

die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen einsetzen, wo immer dies zweckmässig erscheint. Konkret kann sich der Stadtrat – Stand heute – die Einführung von Tempo 30 insbesondere auf folgenden Kantonsstrassen vorstellen: Zürichstrasse, Haldenstrasse (Abschnitt Casino bis Luzernerhof), Baselstrasse (Abschnitt Kreuzstutz bis Gütschbahn), Bernstrasse, Luzernerstrasse (einzelne Abschnitte). Für mehrere dieser Strassen hat der Stadtrat in den vergangenen zwei Jahren vom Parlament auch konkret den Auftrag erhalten, sich beim Kanton aktiv für eine Schaffung von Tempo-30-Signalisationen einzusetzen, um damit zur Attraktivierung des öffentlichen Raums, zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Verbesserung der Sicherheit im Quartier beizutragen. Als Beispiele dazu können eine mit B+A 12/2017 vom 3. Mai 2017: «Quartierentwicklung: Quartierentwicklung in Gebieten mit besonderem Bedarf; Quartierentwicklung in spezifischen Entwicklungsgebieten» überwiesene Protokollbemerkung oder die als Postulat überwiesene Motion 74, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion vom 18. April 2017: «Littau Zentrum entwickeln», erwähnt werden. Zudem bestehen Anliegen aus der Bevölkerung zur Einführung von Tempo 30 auf der Bundesstrasse. Letztere sind jedoch 2017 durch das vif negativ beurteilt worden.

Zu 4.:

Auf welchem Stand sind diesbezüglich die Verhandlungen mit dem Kanton?

Zwischen der Stadt und dem Kanton besteht ein periodischer Austausch zu diesem Thema. Bisher hat der Kanton Tempo 30 auf Kantonsstrassen stets abgelehnt. Aufgrund der oben erwähnten Bundesgerichtsurteile konnte jedoch via LuzernPlus der Austausch mit dem Kanton intensiviert werden. Insbesondere wurde in Zusammenarbeit mit den K5-Gemeinden die Realisierung von Tempo 30 in Zentrumsgebieten thematisiert. Die Stadt Luzern hat dabei konkret die Einführung von Tempo 30 auf den oben genannten Kantonsstrassen eingebracht. Entgegen seiner früher strikt ablehnenden Haltung hat der Kanton das Anliegen nun entgegengenommen und lässt derzeit durch die Dienststelle vif die Möglichkeiten für Tempo 30 auf Kantonsstrassen in Zentrumsgebieten prüfen. Die aktuelle Haltung des Kantons zu einzelnen konkreten Strassen ist demzufolge noch nicht bekannt.

Zu 5.:

Sollte der Kanton kein Gehör für Lärmschutz haben: Ist der Stadtrat bereit, zur Durchsetzung seiner gesetzlichen Verpflichtungen den Rechtsweg einzuschlagen?

Die Sanierungspflicht liegt, wie in der Antwort auf Frage 1 beschrieben, beim Strasseneigentümer, für Kantonsstrassen somit beim Kanton und nicht bei der Stadt. Der Stadtrat kann sich grundsätzlich vorstellen, ein Urteil zu erwirken, sollte der Kanton auf seiner bislang ablehnenden Haltung gegenüber der Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen in der Stadt Luzern beharren. Er würde sich in diesem Fall auf das besonders gewichtige Bedürfnis eines Grossteils der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Luzern nach Schutz vor übermässigen Lärmimmissionen, somit auf

eine übermässige Umweltbelastung berufen. Die Stadt Luzern setzt daher weiterhin ihre Ressourcen ein, um gemeinsam mit dem Kanton einvernehmliche Lösungen zu finden. Sollten sich auf diesem Weg keine Fortschritte erzielen lassen, wird der Stadtrat den Rechtsweg ernsthaft in Erwägung ziehen.

Stadtrat von Luzern



Anhang: Übersicht Strassen und Massnahmen (Stand 2018)

Gemeindestrassen mit Lärmgrenzwert-überschreitungen	Ausmass der Lärmbelastung	Temporegime	Ergriffene Lärmschutzmassnahmen aus abgeschlossenen Lärmschutzprojekten	Gewährte Erleichterungen und bei Bedarf Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster)	Weiterer Sanierungsbedarf aufgrund überschrittener Grenzwerte und geplante Massnahmen
Adligenswilerstrasse	annähernd flächendeckend (oberer Abschnitt)	T-30 / T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Arsenalstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Bellerivehöhe	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Bireggstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Bleicherstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Bruchstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Cheerstrasse	annähernd flächendeckend	T-30 / T-50	Einführung T-30 auf Teilabschnitt im 2018	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Dreilindenstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Eichwaldstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Fluhmühlerain	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Flurstrasse	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, Einbau Flüsterbelag und Einführung T-30 2019/2020 geplant
Froburgstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Gasshofstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Geissensteinring	annähernd flächendeckend	T-30 / T-50	Einbau Flüsterbelag und Einführung T-30 auf Teilabschnitt Steghof	Ja	Ja, Einführung T-30 auf verbleibendem Abschnitt 2019 geplant
Gibraltarstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Hirschengraben	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Hirschmattstrasse	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, Einführung T-30 2019 geplant
Hünenbergstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	Bau Lärmschutzwand, Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Klosterstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)

Gemeindestrassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen	Ausmass der Lärmbelastung	Temporegime	Ergriffene Lärmschutzmassnahmen aus abgeschlossenen Lärmschutzprojekten	Gewährte Erleichterungen und bei Bedarf Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster)	Weiterer Sanierungsbedarf aufgrund überschrittener Grenzwerte und geplante Massnahmen
Kreuzbuchstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Langensandstrasse	annähernd flächendeckend	T-50	Einbau Flüsterbelag	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Moosmattstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Moosstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Obermättlistrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Pilatusstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Ritterstrasse	annähernd flächendeckend	T-30 / T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Ruopigenring	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Ruopigenstrasse	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Sälistrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Schlösslihalde	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Spitalstrasse	annähernd flächendeckend	T-30	Einbau Flüsterbelag auf Teilabschnitt, Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
St.-Anna-Strasse	annähernd flächendeckend	T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Sternmattstrasse	annähernd flächendeckend (unterer Abschnitt)	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Tribschenstrasse	annähernd flächendeckend	T-50	Einbau Flüsterbelag	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Voltastrasse	annähernd flächendeckend	T-30	Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Weinberglistrasse	annähernd flächendeckend (unterer Abschnitt)	T-30 / T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Werkhofstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30 / T-50	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Winkelriedstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	keine	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)
Würzenbachstrasse	einzelne exponierte Liegenschaften	T-30	Einführung T-30	Ja	Ja, bei massgeblicher Anpassung der Strasse (Stand 2018: Keine Anpassung geplant / Massnahmen offen)