

Antwort auf die Interpellation 300

Strassenlärmbelastung in der Stadt Luzern

Monika Weder namens der G/JG-Fraktion vom 15. Oktober 2023
StB 130 vom 21. Februar 2024

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 21. März 2024 beantwortet.

Ausgangslage

Die Interpellantin weist auf Studien sowohl zu den gesundheitlichen Auswirkungen für Anwohnerinnen und Anwohner als auch zu den finanziellen Auswirkungen bei Immobilien im Zusammenhang mit dem Strassenverkehrslärm hin. Die zahlreichen negativen Auswirkungen des Strassenverkehrslärms sind dem Stadtrat bekannt. Die Stadt Luzern verfolgt seit Jahren eine Strategie zur Verminderung des Strassenverkehrslärms, die auch zukünftig weiterverfolgt wird. Grundlage hierfür bilden das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) wie auch die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41).

Die Stadt Luzern hat Tempo 30 auf einem Grossteil der Gemeindestrassen bereits umgesetzt, und der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen auf Gemeindestrassen ist vorgesehen und zum Teil schon umgesetzt. Wichtig ist die Unterscheidung von Kantons- und Gemeindestrassen, da die Kantonsstrassen vollumfänglich im Zuständigkeitsbereich des Kantons Luzern liegen. Bei den Gemeindestrassen 1. Klasse ist der Kanton Luzern für die Signalisation und Markierung zuständig, alles Bauliche (Unterhalt, Belagsarbeiten usw.) liegt hingegen in der Verantwortung der Stadt Luzern. Für alle tiefer eingeordneten Gemeindestrassen ist die Stadt Luzern verantwortlich.

Zu 1.:

Die Werte stammen aus dem Lärmkataster von 2018. Verfügt der Stadtrat über Angaben, ob sich die Situation inzwischen verändert hat?

Beim Strassenlärmkataster 2018 handelt es sich um eine Abbildung der Kantonsstrassen, und dem Stadtrat liegen keine Angaben zu einer Veränderung der Situation vor. Es ist jedoch bekannt, dass auf diesen Strassenabschnitten bisher weder grossflächige Temporeduktionen umgesetzt noch lärmarme Strassenbeläge verbaut wurden.

Zu 2.:

Weiss der Stadtrat, wie hoch der Prozentsatz der Bevölkerung der Stadt Luzern ist, der Lärmimmissionen und -emissionen ausgesetzt ist, die über den Grenzwerten liegen? Und ist bekannt, wie deren Altersverteilung aussieht?

Die Stadt Luzern hat 2023 erstmals eine Auswertung der Anzahl der vom Strassenverkehrslärm betroffenen Personen in der Stadt Luzern durchgeführt. Als Grundlage dienten die Prognosedaten (Erhebungszeitpunkt plus 20 Jahre) der zwischen 2003 und 2018 durchgeführten Lärmsanierungsprojekte sowie

aktuelle Daten der Einwohnerdienste. In den Lärmsanierungsprojekten ist jeweils eine Verkehrszunahme von 0,5 bis 1 Prozent pro Jahr mitberücksichtigt. Nicht einberechnet wurden die bereits umgesetzten Massnahmen wie Tempo 30 oder lärmarme Strassenbeläge sowie die reale Verkehrsentwicklung, die ebenfalls eine wichtige Rolle spielt. Diese definitive Auswertung ist noch ausstehend, weshalb die nachfolgenden Werte mit Vorsicht und vor allem unter den vorgängig aufgeführten Vorbehalten betrachtet werden müssen. Auch eine Auswertung der Altersverteilung wurde nicht durchgeführt.

Um die Lärmbelastung zu beurteilen und zu begrenzen, legt die Lärmschutzgesetzgebung des Bundes Planungswerte, Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte für verschiedene Lärmarten fest. Diese sind auf die Lärmempfindlichkeit des belasteten Gebiets (Empfindlichkeitsstufen) abgestimmt und liegen während der Nacht niedriger als am Tag, um so dem erhöhten Schutzbedürfnis in der Nacht Rechnung zu tragen. Die Belastungsgrenzwerte sind in der [Lärmschutz-Verordnung](#) verankert und stützen sich auf das [Umweltschutzgesetz](#). Dieses definiert drei Arten von Belastungsgrenzwerten:

- Planungswerte gelten für die Errichtung neuer lärm erzeugender Anlagen und für die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen für lärmempfindliche Gebäude (Wohnungen).
- Immissionsgrenzwerte legen die Schwelle fest, ab welcher der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört. Sie gelten für bestehende lärm erzeugende Anlagen und für Baubewilligungen von lärmempfindlichen Gebäuden (Wohnungen).
- Alarmwerte sind ein Kriterium für die Dringlichkeit der Sanierungen und den Einbau von Schallschutzfenstern.

In der Regel gelten folgende Belastungsgrenzwerte in dB(A)¹:

Empfindlichkeitsstufe		Planungswert (PW) in dB(A)		Immissionsgrenzwert (IGW) in dB(A)		Alarmwert (AW) in dB(A)	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	Erholung	50	40	55	45	65	60
II	Wohnen	55	45	60	50	70	65
III	Wohnen/Gewerbe	60	50	65	55	70	65
IV	Industrie	65	55	70	60	75	70

Die bisherigen Auswertungen haben folgende Resultate ergeben (gerundete Zahlen):

- Rund 17 % der Einwohnerinnen und Einwohner sind einem überschrittenen **Immissionsgrenzwert am Tag** ausgesetzt. 7 % an Gemeindestrassen, 10 % an Kantonsstrassen;
- Rund 20 % der Einwohnerinnen und Einwohner sind einem überschrittenen **Immissionsgrenzwert in der Nacht** ausgesetzt. 7 % an Gemeindestrassen, 13 % an Kantonsstrassen;
- Rund 3 % der Einwohnerinnen und Einwohner sind einem überschrittenen **Alarmwert am Tag** ausgesetzt. 0 % an Gemeindestrassen, 3 % an Kantonsstrassen;
- Rund 1 % der Einwohnerinnen und Einwohner ist einem überschrittenen **Alarmwert in der Nacht** ausgesetzt. 0 % an Gemeindestrassen, 1 % an Kantonsstrassen.

Ein nicht quantifizierbarer Anteil der hier aufgeführten betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner an Gemeindestrassen ist jedoch auf die nahe gelegenen Kantonsstrassen zurückzuführen (beispielsweise entlang der Obergrundstrasse oder auch entlang der Bern- und der Luzernerstrasse).

Zu 3.:

Plant der Stadtrat weitere Massnahmen zur Lärmreduktion in den Gebieten, wo die Grenzwerte überschritten werden? Falls ja, welche?

Der Stadtrat verfolgt die bisherige Strategie der Verminderung des Strassenverkehrslärms gemäss den auf Bundesebene definierten Prioritäten von Massnahmen an der Quelle weiter. Er wird sich daher wie bisher für Temporeduktionen sowohl auf Gemeinde- als auch auf Kantonsstrassen einsetzen und diese

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/laermbelastung/grenzwerte-fuer-laerm/belastungsgrenzwerte-fuer-laerm.html>

so rasch wie möglich umsetzen. Damit kann der Strassenverkehrslärm stark reduziert und die Anzahl der vor Lärm geschützten Personen entlang von Kantons- und Gemeindestrassen erhöht werden. Allerdings braucht es für die Einführung von Tempo 30 auf Kantons- oder Gemeindestrassen 1. Klasse ein Verkehrsgutachten des Kantons Luzern (bzw. in dessen Auftrag durch ein Planungsbüro). Der Kanton Luzern entscheidet dann auch über eine allfällige Einführung. Der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen auf Gemeinde- wie auch auf Kantonsstrassen² ist bei Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes ebenfalls vorgesehen. Bei Strassenbauprojekten mit wesentlichen Änderungen ist ein neues Lärmgutachten zu erstellen. Langfristig ist die im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL [6.4.1.1.2](#)) definierte Reduktion des Verkehrsaufkommens ein weiterer Zielbeitrag. Auch die voranschreitende Zunahme der Elektromobilität wird einen gewissen Beitrag leisten. Gemäss aktuellen Studienergebnissen³ sind in urbanen Gebieten für die üblichen Fahrscenarien «Beschleunigung» und «Stop and Go» deutlich geringere Lärmemissionen zu erwarten. Hingegen ist bei konstanter Fahrgeschwindigkeit zwischen 20 und 60 km/h keine signifikante Reduktion der Lärmemissionen für E-Fahrzeuge festzustellen.

² Siehe Merkblatt 731.007 der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif): https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/download/fachordner/strassen/731007_lrmarmeAsphaltbelge.pdf?rev=f1aef92cacd9440cbc67e8f6b9a7085d

³ https://www.gundp.ch/file/2135/Paper_ICSV_2023_Daniel_Schweizer_Noise_emissions-What_to_expect_from_EVs_compared_to_CVs.pdf