



Regierungsrat

Luzern, 6. Juli 2021

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 453**

Nummer: A 453
Protokoll-Nr.: 890
Eröffnet: 25.01.2021 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Özvegyi András und Mit. über die Wertvernichtung bei Immobilien durch Strassenlärm**Vorbemerkung:**

Strassen gelten umweltrechtlich als Anlagen. Solche Anlagen sind, wenn sie den Vorschriften des Bundesgesetzes über den Umweltschutz ([USG](#)) oder den Umweltvorschriften anderer Gesetze nicht genügen, zu sanieren (Art. 16 Abs. 1 USG). Sanierungspflichtige ortsfeste Anlagen und damit auch Strassen müssen gemäss Artikel 13 Absatz 2 der Lärmschutz-Verordnung ([LSV](#)) so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht (mehr) überschritten werden. Als Sanierungen gelten dabei emissionsbegrenzende Massnahmen an der Quelle, welche die Lärmerzeugung (u.a. Minderung Verkehrsaufkommen, Reduktion signalisierte Geschwindigkeit, Einbau lärmarmen Beläge) oder die Lärmausbreitung (etwa durch Lärmschutzwände) verhindern oder verringern (Art. 2 Abs. 3 und 4 LSV). Ist eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG). Unverhältnismässig ist die Sanierung, wenn sie unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder der Sanierung überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung entgegenstehen (Art. 14 Abs. 1 LSV).

Zu Frage 1: Gibt es detaillierte Berechnungen über die externen Kosten des Strassenlärms im Kanton Luzern – aufgeteilt nach den Gesundheitskosten und den Wertminderungen bei Immobilien?

Der Kanton Luzern hat keine Daten im Zusammenhang mit Gesundheitskosten und Wertverminderung erhoben. Jedoch hat das Bundesamt für Umwelt im Zusammenhang mit der Prüfung von Enteignungen nachbarrechtlicher Abwehransprüche (ENA) respektive der Lärmausgleichsnorm (LAN) Kostenschätzungen gemacht.

Zu Frage 2: Wurden die externen Kosten (Gesundheit, Wert-/Renditeverlust bei Immobilien, erhöhte Baukosten bei Neubauten) von zu hohen Lärmwerten bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung von Lärmschutzmassnahmen an der Quelle bisher in die Beurteilung miteinbezogen?

Die externen Kosten wurden bisher nur bei der Prüfung von Lärmschutzwänden miteinbezogen.

Zu Frage 3: Werden die externen Kosten bei der wirtschaftlichen Beurteilung von Lärmschutzmassnahmen künftig vollständig eingerechnet?

Bei der Beurteilung von lärmarmen Belägen ist eine Gesamtabwägung erforderlich. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Antwort auf das Postulat [P 446](#) Bärtsch Korintha und Mit. über Teststrecken für lärmarme Beläge, die wir Ihrem Rat gleichzeitig unterbreiten. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur setzt sich aktiv mit dieser Thematik auseinander und hat eine umfassende Arbeit zu diesem Thema gestartet. Das entsprechende Konzept wird Ende Jahr vorliegen. Gleichzeitig wird das Konzept bei anstehenden Belagssanierungen noch in diesem Jahr für Teststrecken angewendet.

Überdies lässt sich festhalten, dass bei der Beurteilung von Kosten-/Nutzenbetrachtungen die wirtschaftliche Tragbarkeit (WTI) auf der Basis von Berechnungs-Tools des Bundes bereits heute systematisch berücksichtigt und angewendet wird. Diese Bewertungsmethode bei Lärmschutzwänden ist schweizweit bekannt und hat sich bewährt.

Zu Frage 4: Mit der Einführung von Tempo-30-Strecken lässt sich der Strassenlärm vielerorts einfach, schnell und kostengünstig an der Quelle senken, was volkswirtschaftlich einen positiven Effekt hätte (Verringerung Gesundheitskosten, Wertsteigerung Immobilien, sinkende Baukosten). Wurde der volkswirtschaftliche Nutzen von Tempo 30 auf lärmbelasteten Strassen im Kanton Luzern je evaluiert? Falls nicht: Ist der Regierungsrat bereit, diese Berechnungen in Auftrag zu geben?

Bezüglich Tempo 30 auf Kantonsstrassen verweisen wir auf die bereits erwähnte Antwort auf die Anfrage [A 580](#) Frey Monique sowie auch auf unsere Antwort auf die Anfrage [A 347](#) Schmid Ambauen Rosy und Mit. über Temporegime auf Luzerner Strassen, die sich umfassend mit dem Strassenverkehrsrecht des Bundes auseinandersetzen.

Das Bundesgericht hat in jüngerer Zeit in diversen Urteilen festgehalten, dass – unter den im Strassenverkehrsrecht festgelegten Voraussetzungen – Tempo 30 auch auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig ist. Wir haben unsere Praxis vor diesem Hintergrund angepasst und prüfen seit einiger Zeit auf Antrag von Gemeinden auch auf Kantonsstrassenabschnitten vertieft, ob die Voraussetzungen für Tempo 30 erfüllt sind. Die Prüfung setzt die Abwägung von allen im konkreten Fall berührten Interessen voraus. Dazu gehören alle zu erwarteten positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.). Dabei wurde der volkswirtschaftliche Nutzen von Tempo 30 bisher nicht evaluiert. Wie zuvor dargelegt, ist bei der Beurteilung von Temporeduktionen eine gesamtheitliche Beurteilung erforderlich, die wirtschaftliche Tragbarkeit ist nur einer von zahlreichen anderen zu berücksichtigenden Aspekten.

Zu Frage 5: Was unternimmt der Regierungsrat, um die finanziellen Belastungen der Hauseigentümer (Wertverminderung, erhöhte Baukosten) durch zu hohe, oft über den gesetzlichen Grenzwerten liegenden Lärmbelastungen zu verringern?

Es darf davon ausgegangen werden, dass Liegenschaftseigentümerinnen und -eigentümer sowie Investorinnen und Investoren die erhöhte Lärmbelastung in ihre wirtschaftlichen Überlegungen einbeziehen. Überdies sind Bauvorhaben so zu planen, dass mit planerischen und gestalterischen Massnahmen die Grenzwerte eingehalten werden können.

Bis heute wurden über 50 Millionen Franken in die Lärmsanierung investiert (rechtliche Verfahren, Lärmschutzwände über 3 km, Schallschutzfenster, neuerdings auch Prüfung von Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten).

Zu Frage 6: Der Lärmschutz hat nach dem Willen des Gesetzgebers zum Ziel, die Menschen effektiv vor übermässigem Lärm zu schützen. Aktuell ist in der Gesetzgebung (LSV Art. 31) der Lärmschutz beim Bauen in lärmbelasteten Zonen – anders als bei Strassenlärm-sanierungen – noch nicht mit dem zwingenden Lärmschutz an der Quelle verknüpft, auch wenn der Bund mit dem 2017 verabschiedeten «Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» in diese Richtung zielt. Ist der Kanton Luzern im Sinne eines effektiveren Gesundheitsschutzes seiner Einwohner und des Schutzes der Hauseigentümer vor unnötigen Wertverlusten bereit, bei der Planung von grösseren Überbauungen – zum Beispiel im Rahmen von Bebauungsplänen – zum Erreichen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte auch Lärmschutzmassnahmen an der Quelle zu prüfen, bevor eine Bewilligung für Ausnahmen (gemäss LSV Art. 31, Abs. 2) erteilt wird?

Ergeben die technischen Abklärungen, dass eine Strasse lärmtechnisch sanierungspflichtig ist, sind in erster Linie wirkungsvolle und verhältnismässige Lärmschutzmassnahmen an der Quelle und/oder bauliche Massnahmen im Ausbreitungsbereich des Schalls zu prüfen. Als eine solche mögliche Massnahme gilt auch der Einbau lärmarmen Beläge. Zu dieser Thematik verweisen wir auf unsere Antwort auf das Postulat [P 446](#) Bärtsch Korintha und Mit. über Teststrecken für lärmarme Beläge, die wir Ihrem Rat gleichzeitig unterbreiten, wie auch auf unsere Antwort vom 20. November 2018 auf die Anfrage [A 580](#) Frey Monique und Mit. über die kantonalen Massnahmen für die Reduktion der Lärmemissionen an der Quelle.

Grundsätzlich muss ein Bauvorhaben – wie in der Antwort zur Frage 5 schon ausgeführt – so geplant werden, dass mit planerischen und gestalterischen Massnahmen die Grenzwerte eingehalten werden können.