

Möglichkeiten der Erzwingung von Lärmsanierungen bei Strassen

R. Müller-Wenk

Einleitung

Die Strassen mit den auf ihnen verkehrenden Motorfahrzeugen sind die bedeutendste Ursache für schädliche Lärmbelastungen in der Schweiz. Es ist davon auszugehen, dass rund 25 % der Bevölkerung mit Strassenlärm oberhalb des Immissionsgrenzwerts (Lärmschutzverordnung LSV Anhang 3) belastet sind. Etwa 4 % der Bevölkerung, das sind immerhin gegen 300 000 Personen, sind sogar einem Strassenlärm oberhalb des Alarmgrenzwerts ausgesetzt.

Da diese Verhältnisse nicht hingenommen werden dürfen, sind in der LSV nicht nur Lärmschutzbestimmungen im Zusammenhang mit der Erstellung oder Veränderung von Anlagen festgelegt (LSV, Art. 7–12), sondern auch solche für die Sanierung von schon bestehenden Anlagen (LSV, Art. 13–20). Die Kantone waren durch LSV Art 17 verpflichtet, bis zum 31. März 2002 die vorgeschriebenen Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden Anlagen durchzuführen. Sie haben aber ihre gesetzliche Verpflichtung zum Schaden ihrer Bevölkerung grossenteils nicht eingehalten. Der Bundesrat tolerierte dieses Verhalten der Kantone und hat die Sanierungsfristen für Strassen bis in die Jahre 2015/2018 erstreckt.

In dieser Lage stellt sich die Frage, ob die lärm-betroffene Bevölkerung Möglichkeiten hat, in gewissen Fällen eine Ausführung von Lärmschutzmassnahmen zu erzwingen, bevor die in die weite Zukunft hinausgeschobenen Sanierungsfristen ablaufen. Diese Frage ist zu bejahen, und zwar immer dann, wenn die Möglichkeit besteht, anstelle der Sanierungsbestimmungen LSV, Art. 13–20, die Bestimmungen LSV, Art. 7–12, über die Neuerstellung oder Änderung anzurufen.

Vorschriften der LSV für Emissionsbegrenzung und Schallschutzmassnahmen bei der Neuerstellung oder Veränderung von ortsfesten Anlagen

Die Artikel 7–12 LSV regeln den Lärmschutz bei der Neuerstellung und Veränderung von ortsfesten Anlagen, zu denen nach LSV, Art. 2, ausser den Gebäuden insbesondere auch die hier

interessierenden Strassen gehören. Dabei wird zunächst unterschieden zwischen Anlagen, die vor dem 1. Januar 1985 erstellt wurden (in der LSV «bestehende Anlagen» genannt), und Anlagen, die ab dem 1. Januar 1985 erstellt wurden (in der LSV «neue Anlagen» genannt). Das unterscheidende Datum 1. Januar 1985 ergibt sich nicht aus dem Wortlaut der LSV (Art 47 Abs. 1 und 50), sondern aus einem Bundesgerichtsentcheid.

In unserem Zusammenhang interessieren nun die Fälle, wo jemand in einem bestehenden, schon durch Strassenverkehrslärm belasteten Gebäude wohnt, sei es als Eigentümer oder als Mieter. Dabei besteht die Aussicht, dass die Lärmbelastung noch weiter steigt, aus einem der folgenden Gründe:

- a) Es wird in der Nähe unseres lärm-belasteten Gebäudes eine neue Strasse gebaut. Dann gilt für das Strassenbauprojekt LSV, Art. 7.
- b) Die schon bestehende Strasse bei unserem lärm-belasteten Gebäude erhält durch Ausbauten (Verbreiterung, Kreiselbau, Verkehrsregelungsanlagen usw.) eine höhere Kapazität, oder der Ist-Verkehr auf dieser Strasse wird als Folge verkehrspolizeilicher Anordnungen vergrössert. Dann gilt für das Strassenumbauprojekt und die verkehrspolizeilichen Anordnungen LSV, Art. 8.
- c) Durch die Errichtung einer neuen oder die wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage (egal ob es eine Strasse ist oder ein Gebäude oder eine andere Anlage) ergibt sich eine künftige Mehrbeanspruchung der bestehenden Strasse bei unserem lärm-belasteten Gebäude. Dann gilt LSV, Art. 9. Musterfall ist die Errichtung eines Einkaufszentrums oder Stadions, dessen Bau eine neue Erschliessungsstrasse sowie neue Parkplätze mit sich bringt. Diese neue Erschliessungsstrasse mündet irgendwo in das bestehende Strassennetz. Steht unser lärm-belastetes Gebäude im Bereich der Erschliessungsstrasse, so gilt Art. 7 LSV (wenn dort vorher überhaupt keine Strasse war) oder Art. 8 LSV (wenn die «neue» Erschliessungsstrasse ein Ausbau einer vorher gleichenorts schon vorhandenen Strasse ist). Liegt aber unser lärm-belastetes Gebäude am bestehen-

Korrespondenz:
Prof. Dr. Ruedi Müller-Wenk
IWÖ
Universität St. Gallen
CH-9000 St. Gallen
E-Mail:
ruedi.mueller-wenk@unisg.ch

den Strassennetz in der Nähe der Einmündung dieser Erschliessungsstrasse, so ist für das Projekt des Einkaufszentrums oder Stations Art. 9 LSV anzuwenden.

Fall a) der neuen Strasse

Die von der projektierten neuen Strasse allein auf unser lärmbelastetes Gebäude ausgehende Lärmbelastung sollte gemäss Art. 7 den Planungswert nicht überschreiten; die Behörden können jedoch Lärmbelastungen bis zum Immissionsgrenzwert zulassen. Falls die projektierte Strasse öffentlich ist, so ist noch stärkerer Lärm zulässig, aber es müssen am lärmbelasteten Gebäude gemäss Art. 10 Schallschutzmassnahmen (insbesondere Einbau schallisolierter Fenster) getroffen werden. Diese Schallschutzmassnahmen müssen zeitgleich mit dem Strassenbauprojekt durchgeführt werden.

Fall b) der geänderten Strasse

Wird die Strasse, an der unser lärmbelastetes Gebäude liegt, geändert, so gelten wiederum die Bestimmungen von Art 7, wenn die ursprüngliche Erstellung dieser Strasse nach dem 1. Januar 1985 stattfand. Für die Änderung von vor dem 1. Januar 1985 erstellten Strassen gelten die weichen Bestimmungen von Art. 8, Abs. 1, die einem Lärmbetroffenen leider wenig helfen. Immerhin muss aber immer dann gemäss Art. 8, Abs. 2, der Immissionsgrenzwert eingehalten werden, wenn es sich um eine «wesentliche» Änderung der Strasse handelt. Wesentlich ist die Änderung dann, wenn zu erwarten ist, dass die Lärmimmissionen «wahrnehmbar» zunehmen. Falls die geänderte Strasse öffentlich ist, so kann eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts toleriert werden, aber dann müssen am lärmbelasteten Gebäude gemäss Art. 10 Schallschutzmassnahmen getroffen werden.

Fall c) Mehrbeanspruchung der Strasse beim lärmbelasteten Gebäude infolge des Baus oder Umbaus einer Grossanlage (Stadion, Einkaufszentrum usw.)

Hier verlangt Art. 9, dass bei unserem lärmbelasteten Gebäude als Folge des zu erwartenden Mehrverkehrs wiederum der Immissionsgrenzwert nicht überschritten werden darf. Ist der Immissionsgrenzwert bei unserem lärmbelasteten Gebäude schon im Ist-Zustand überschritten, so darf die infolge des Projekts zu erwartende Mehrbeanspruchung der Strasse nicht zu einer «wahrnehmbaren» Lärmerhöhung führen. Wenn diese Bedingungen nicht einhaltbar sind, muss das Projekt abgelehnt oder abgeändert werden. Da Stadien und Einkaufszentren nicht öffentliche

oder konzessionierte Anlagen sind, steht der Weg über die Ausnahme und Artikel 10 nicht offen. Nur wenn das Projekt ein öffentliches oder konzessioniertes ist, greift Artikel 10, und nicht schon aus der Tatsache, dass die Strasse, auf der der zusätzliche Lärm erzeugt wird, eine öffentliche Anlage ist.

Was ist eine «wahrnehmbare» Lärmerhöhung?

Vielfach wird 3 dB(A) summarisch als kleinste vom menschlichen Ohr wahrnehmbare Schallpegeldifferenz betrachtet. Es gibt aber Quellen, gemäss denen man schon kleinere Schallpegeldifferenzen als wahrnehmbar bezeichnen kann. Gemäss Seite 21 der «Erläuterungen zur Lärmschutzverordnung LSV» [1] ist «ein Geräuschpegel bereits dann wahrnehmbar stärker, wenn er sich [...] um ca. 1–3 dB(A) erhöht [...]». Gemäss SUVA [2] ist eine Erhöhung ab 2 dB(A) wahrnehmbar. Eine Publikation des deutschen Umweltbundesamtes [3] zitiert eine grössere Zahl neuerer wissenschaftlicher Untersuchungen, mit dem Ergebnis, dass bei den Schallfrequenzen und Schallintensitäten des Strassenverkehrs eine Schallpegelerhöhung von 1 dB für das menschliche Ohr durchaus wahrnehmbar sein kann.

Im Strassenverkehr sind Lärmpegelerhöhungen eng mit den Verkehrsmengen verknüpft. Mit Hilfe eines anerkannten Berechnungsverfahrens [4] kann aufgrund von bestehenden und künftig erwarteten Fahrzeugzahlen pro Stunde die Lärmpegelerhöhung errechnet werden. Unter typischen Bedingungen ergibt sich dabei, dass bei gleichbleibendem PKW/LKW-Verhältnis ein Mehrverkehr von 30% einer Erhöhung um 1 dB(A) entspricht, ein Mehrverkehr von 60% einer Erhöhung um 2 dB(A). Wenn der LKW-Anteil steigt, so wird die Wahrnehmbarkeitsgrenze rascher erreicht.

Nutzen für die lärmbelasteten Anwohner von Strassen

Es ist bekannt, dass die Behörden strassenbaufreudig sind und dass sie Ausbauten von Strassen und Kreuzungen vor allem dann mit besonderer Eile vorzunehmen suchen, wenn diese eine Voraussetzung bilden für die Erstellung von Sportstadien und Einkaufszentren oder für die Erschliessung neuer Baugebiete, die aus Sicht der lokalen Politiker und Wirtschaftskreise erwünscht sind. Die lärmbelasteten Anwohner der betroffenen Strassenzüge haben demzufolge eine Chance, gestützt auf die Art. 7–10 der LSV, durchzusetzen, dass im Zusammenhang mit

dem Bauvorhaben mindestens auch Schallschutzmassnahmen an den bestehenden Gebäuden der betroffenen Strassenzüge durchgeführt werden müssen. Denn mit dieser Möglichkeit können die strassenbauwilligen Behörden zeitliche Verzögerungen des Bauprojekts vermeiden. Interessant ist auch die Möglichkeit von Artikel 9 LSV. Mit Hilfe dieser Vorschrift können Projekte bekämpft werden, die zu erheblichem Mehrverkehr auf dem angrenzenden Strassennetz führen würden. Obwohl bei privaten Projekten nicht direkt vorgesehen, können so insbesondere Schallschutzmassnahmen durchgesetzt werden.

Auf diese Weise müssen Bewohner von stark strassenlärmbelasteten Häusern nicht auf die vom Bundesrat weit in die Zukunft hinausgeschobenen Sanierungsfristen warten, bis sie zu ihren Schallschutzmassnahmen kommen.

Praktisches Vorgehen

Rechtsbegehren sind zweckmässigerweise im Rahmen von Einsprachen gegen öffentlich aufliegende Strassenbauprojekte, verkehrspolizeiliche Anordnungen oder Plangenehmigungen (bzw. im Fall von Art. 9 LSV gegen Mehrverkehr auslösende Bauprojekte) einzubringen, wobei die Kompliziertheit der Materie die Einschaltung eines Anwalts und allenfalls sogar eines Akustikers rechtfertigt. Da im Regelfall eine Mehrzahl von Personen betroffen ist, empfiehlt sich zwecks Kostensenkung ein gemeinsames Vorgehen.

Wichtig ist es, dass sich die Rechtsuchenden Information beschaffen über die bei den einzelnen Liegenschaften geltenden Immissionsgrenzwerte sowie die bisherigen und die zu erwarten-

den Lärmpegelwerte. Geltende Immissionsgrenzwerte und bisherige Lärmpegelwerte für eine bestimmte Liegenschaft können durch Einsichtnahme in die öffentlichen Lärmkataster bei der kantonalen Umweltschutzbehörde beschafft werden. Bei erheblichen Verkehrszunahmen seit Erstellung des Katasters ist eine Neuberechnung der Lärmpegel auf Basis aktueller Verkehrsmengendaten nötig. Die zu erwartenden Lärmpegelwerte nach Verwirklichung des Projekts können berechnet werden aufgrund der BUWAL-Publikation SRU Nr. 15, wenn die zu erwartenden Verkehrsmengenzunahmen aus den Projektunterlagen über das Strassenausbauprojekt oder das Bauprojekt entnehmbar sind. Falls diese Informationen fehlen, kann eine erste Einsprache mit dem Fehlen dieser Informationen begründet werden. Bei Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Verkehrsmengen im Strassenverkehr können nämlich die Vollzugsbehörden ihre gesetzlichen Aufgaben gemäss Art. 7–12 der Lärmschutzverordnung gar nicht erfüllen, wenn sie nicht Informationen über zu erwartende Verkehrszunahmen und die daraus folgenden Zunahmen der Lärmimmissionen bereitstellen oder bereitstellen lassen.

Literatur

- 1 BUWAL 1992.
- 2 Staubli B. Belästigender Lärm am Arbeitsplatz. SUVA 1997, S. 9.
- 3 Ortscheid J, Wende H. Können Lärminderungs-massnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden? Berlin: UBA; 2004.
- 4 BUWAL. Strassenlärmmodell für überbaute Gebiete. SRU 15. Bern 1991.