

Bundesamt für Umwelt, Wald
und Landschaft (Buwal)
Abteilung Lärmbekämpfung
3003 **Bern**

Bern, den 25. November 2003

Änderung der Artikel 17 ff. und Artikel 36 ff. der Lärmschutz- Verordnung (LSV)

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Änderung der Artikel 17 ff. und Artikel 36 ff. der Lärmschutz-Verordnung Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Was die Anstrengungen zur Lärmbekämpfung des Strassenverkehrs anbelangt, sind nach Auffassung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS in erster Linie technische Massnahmen zu ergreifen. Diese müssen jedoch verhältnismässig und wirtschaftlich tragbar sein sowie einen effizienten Beitrag an das Verminderungsziel leisten. Keinesfalls dürfen Massnahmen zur Lärmbekämpfung den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels beeinträchtigen bzw. verletzen.

Im Vordergrund stehen zum einen Emissionsbegrenzungen an der Quelle, wie sie seit vielen Jahren von der vorab ausländischen Automobilindustrie gefördert und mit gutem Erfolg vorgenommen werden. Einen wichtigen Beitrag leistet zum andern die Entschärfung von stark belasteten Strassenstrecken mit lokalen Schallschutzmassnahmen oder mit dem Bau von Umfahrungsstrassen. Hinzu kommen Forschungsanstrengungen zur Entwicklung neuer Beton- und Asphaltstrassenbeläge, die eine Lärminderung herbeiführen. Konkret erwähnen lassen sich hierbei das Projekt „Pilotstrecken mit lärmarmen bituminösen Belägen“ unter Federführung des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) und des Bundesamts für Strassen (Astra) sowie das Forschungsprojekt „Leiser Strassenverkehr“ des deutschen Bundesministeriums für Bildung und For-

schung (BMBF). Letzteres hat gemäss einer BMBF-Meldung vom 27. Januar 2003 erste Fortschritte in der Lärmreduzierung erzielt: „Es wurden neue Beton- und Asphaltstrassenbeläge entwickelt und (...) erprobt. Ein umfangreiches Messprogramm mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Reifentypen belegte dabei eine Lärminderung von drei Dezibel (dB(A)). **Dies wird wie eine Halbierung des Verkehrsaufkommens wahrgenommen.** (...) Durch die Gesamtoptimierung von Reifen und Fahrbahn erwarten die Experten insgesamt eine Lärminderung von 5 dB(A), womit eine weitere deutliche Reduzierung der Verkehrslärmbelastung erreicht wird. Damit soll der Lärm bereits im Ansatz verhindert werden. Kilometerlange teure Lärmschutzwälle könnten so überflüssig werden.“

Solange nicht alle technischen und baulichen Möglichkeiten zur Lärmreduktion ausgeschöpft sind, lehnen wir zur Einhaltung der Lärmschutz-Verordnung (LSV) jegliche Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs ab. Mit anderen Worten: **Der Strassenverkehrsverband FRS befürwortet grundsätzlich die Massnahmen zur Lärmbekämpfung am helvetischen Strassennetz. Durch Lärmüberschreitung begründete künstliche Eingriffe in den Verkehrsfluss bzw. in die Verkehrsmenge lehnen wir jedoch ab, sofern keine echten Alternativrouten wie beispielsweise Umfahrungsstrassen bereit gestellt werden.**

II. Detailbemerkungen

Verlängerung der Sanierungsfristen

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat von den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens vom 26. März 2002 betreffend die Änderung der Lärmschutz-Verordnung (LSV) Kenntnis genommen. Mit grossem Bedauern mussten wir feststellen, dass die in der Pflicht stehenden Kantone trotz vorhandener finanzieller Mittel nicht gewillt sind, mit den Lärmsanierungen der Strassen endlich vorwärts zu machen. Immerhin knapp die Hälfte aller Kantone ist mit den vorgeschlagenen Fristen (2007 für Nationalstrassen: 12 Kantone; 2012 für Haupt- sowie übrige Strassen: 11 Kantone) einverstanden. 12 Kantone möchten die Frist für die Nationalstrassen mindestens bis 2012 verlängert haben. Punkto Haupt- und übrige Strassen sprachen sich 15 Kantone für eine Verlängerung bis 2015 aus.¹

Angesichts dieses Sachverhalts beharren wir nicht länger auf der in unseren bisherigen einschlägigen Stellungnahmen geäusserten kategorischen Ablehnung einer Fristverlängerung für Schallschutzmassnahmen an Nationalstrassen. Einer Fristverlängerung für Massnahmen bei Haupt- und übrigen Strassen stimmen wir unter der Bedingung zu, dass in Zukunft prioritär dort Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durchgeführt werden, wo die Alarmwerte überschritten sind.

Im vorliegenden Entwurf wird nun vorgeschlagen, die Fristen für die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei den Nationalstrassen bis zum 31. März 2015, bei Haupt- und übrigen Strassen bis zum 31. März 2018 zu erstrecken. Begründet wird dies unter anderem mit der im

¹ vgl. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens vom 26. März 2002 zur Änderung der Lärmschutz-Verordnung (LSV), S. 3

Rahmen des Entlastungsprogramms 2003 für den Bundeshaushalt (EP 03)², das sich gegenwärtig in der parlamentarischen Beratung befindet, vorgesehenen 50-prozentigen Kürzung der Bundesbeiträge für die Lärmsanierung der übrigen Strassen. Diesbezüglich hat der Strassenverkehrsverband FRS in einer gemeinsamen Plattform bzw. Stellungnahme des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gefordert, dass die Kürzungen beim Lärmschutz der übrigen Strassen zurückzunehmen sind, da einerseits eine gesetzliche Verpflichtung des Bundes besteht und es sich andererseits um eine reine Kostenüberwälzung auf die Kantone und Gemeinden handelt.

Im Rahmen des EP 03 beantragt der Bundesrat dem Parlament zudem, dass in den Jahren 2004 bis 2007 nur noch rund 80 Prozent des Bundesanteils des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den FinöV-Fonds fliessen. Neu sollen 20 Prozent gemäss Artikel 85 der Bundesverfassung (BV) sowie Artikel 19 Absatz 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) für die vom Bund getragenen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs verwendet werden. Konkret sind dies im Jahr 2004 50, im Jahr 2005 125 und im Jahr 2006 150 Millionen Franken. Das ergibt insgesamt 325 Millionen Franken.

Dadurch verkommt die LSVA teilweise zu einer reinen Fiskalabgabe. Die LSVA-Einführung wurde seinerzeit an das Versprechen geknüpft, zwei Drittel der Mittel im Rahmen der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) zweckgebunden in die Schieneninfrastruktur (Neat, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung) zu investieren. Volk und Stände haben am 29. November 1998 den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs mit einer über 60-prozentigen Ja-Mehrheit angenommen.

Gemäss Anhang 3 der Botschaft zum Entlastungsprogramm 2003 für den Bundeshaushalt³ fallen unter die durch den Bund getragenen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs jene aufgrund von Unfällen, **Lärm**, Luftverschmutzung, etc. Ungeachtet der Tatsache, dass der Nationalrat die Parlamentarische Initiative Bundi „Kostenwahrheit im Verkehr“ am 12. Juni 2001 mit 94 zu 61 Stimmen abgeschrieben hat, wird im Anhang 3 zum EP 03 angeführt, dass die Bundesverwaltung seit mehreren Jahren über Zahlen zu den externen Kosten des Strassenverkehrs in den vier Bereichen Unfälle, **Lärm**, Gesundheit und Gebäude verfügt.

Falls das Parlament dem hievor erwähnten Antrag zustimmt, fordert der Strassenverkehrsverband FRS den Bundesrat dazu auf, den gesetzlichen Auftrag, auf den er sich beruft, auch tatsächlich wahrzunehmen und in den Jahren 2004 bis 2007 die besagten 20 Prozent des Bundesanteils an den LSVA-Einnahmen prioritär für Lärmschutzmassnahmen bei den Nationalstrassen einzusetzen. Von den für die Nationalstrassen total noch zu leistenden Bundesbeiträgen von 500 Millionen Franken⁴ stünden damit bereits 325 Millionen Franken zur Verfügung. Diesen Betrag im allgemeinen Bundeshaushalt versickern zu lassen, wäre u.E. verfassungswidrig und hätte niemals die Zustimmung von Volk und Ständen gefunden. Eine solche von Bundesrat und Parlament sanktionierte „Sparmassnahme“ würde nach unserem Dafürhalten gegen Treu und Glauben verstossen.

² 03.047

³ BBI 2003, S. 5794

⁴ vgl. Tabelle 1 „Verbleibender Investitionsbedarf für die Sanierung des gesamten Strassennetzes“: Änderung der Lärmschutz-Verordnung, Erläuterungen zur Vorlage, 23. Juli 2003, S. 4

- **Externe Lärmkosten und Finanzierung von Strassenlärmisierungen**

Mit der hievor erwähnten Abschreibung der Parlamentarischen Initiative Bundi ist die Kostenwahrheit als Instrument zur Konkretisierung bzw. Umsetzung des Verursacherprinzips im Verkehr nach Dafürhalten des Strassenverkehrsverbands FRS definitiv aus der politischen Agenda gestrichen worden. Wir erachten es deshalb als völlig inakzeptabel, dass gewisse Verwaltungsstellen weiterhin so tun, als ob nichts geschehen wäre, und nach wie vor mit den externen Kosten des Strassenverkehrs operieren, um ihren (ideologischen) Zielen zum Durchbruch zu verhelfen.

Wenn der Bund dem privaten Strassenverkehr schon seine externen Lärmkosten ohne Rücksicht auf klare parlamentarische Entscheide weiterhin vor- und anrechnet, dann muss an dieser Stelle auch einmal klipp und klar festgehalten werden, dass er zusammen mit den Kantonen durch das Verzögern der Sanierungsfristen um 13 Jahre (2015 statt 2002 bei den Nationalstrassen) bzw. um 16 Jahre (2018 statt 2002 bei den Haupt- und übrigen Strassen) für externe Lärmkosten der Strasse in der Grössenordnung von rund 10 Milliarden Franken verantwortlich zeichnet.⁵ Dass diese durch das staatliche Hinausschieben der Sanierungsfristen verursachten externen Kosten auf der Kostenseite in Abzug gebracht werden müssten, wäre aufgrund des u.E. unverständlichen bundesseitigen Festhaltens an der Kostenwahrheit eigentlich nur konsequent und logisch.

Der Strassenverkehrsverband FRS ist überzeugt davon, dass – wäre der politische Wille tatsächlich vorhanden gewesen – die notwendigen Finanzmittel im Prinzip ohne weiteres aus der Rückstellung für den Strassenverkehr hätten entnommen und die Strassenlärmisierungen bis zum heutigen Zeitpunkt problemlos hätten durchgeführt werden können. In der bundesrätlichen Botschaft zum Voranschlag 2004 beläuft sich laut Übersicht über die zweckfinanzierten Strassenverkehrsausgaben der Stand der Spezialfinanzierung in der Staatsrechnung 2002 auf 3'456'437'000 Franken (laut Budget 2004 sogar auf 3'620'013'000 Franken)! Zumindest jene Autobahnabschnitte, bei denen der Alarmwert seit Jahren überschritten wird, hätten damit auf jeden Fall saniert werden können.

Gemäss den Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf einer LSV-Änderung sind vor allem mangelnde finanzielle Mittel der Kantone Grund für den Rückstand bei der Sanierung des Strassenetzes. Immerhin steht den Kantonen seit dem 1. Januar 2001 ein Drittel des Nettoertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Verfügung. Dies entspricht rund 250 Millionen Franken pro Jahr. Diese Gelder sind gemäss Verfassungsauftrag an Bund und Kantone zweckgebunden, d.h. zur Finanzierung der nicht gedeckten Kosten des Strassenverkehrs zu verwenden. Die Kantone sind jetzt dringend aufgefordert, mit den LSVA-Geldern vorrangig die Strassenlärmisierung zu finanzieren. Es kann zudem nicht länger angehen, dass die Kantone seit Jahren nur einen Teil der jährlichen Mittel zur Lärmisierung der übrigen Strassen – also genau dort, wo heute der grösste Sanierungsbedarf besteht – beanspruchen. Der Bund hat mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass dieser so genannte Verpflichtungsüberhang⁶ so rasch als möglich abgebaut wird und dieses Problem künftig nicht mehr auftritt.

Mit den vorliegenden Änderungsvorschlägen ist auch vorgesehen, das Verfahren der Lärmisierung der Strassen zu vereinfachen. Dies geschieht mit Blick auf die im Parlament bereinigte und

⁵ vgl. http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/kosten_nutzen/index.html

⁶ vgl. Änderung der Lärmschutz-Verordnung, Erläuterungen zur Vorlage, 23. Juli 2003, S. 8

verabschiedete Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA). Mit der NFA-Einführung will sich der Bund nämlich vollständig aus dem Vollzug der Lärmsanierung der übrigen Strassen zurückziehen. Die Vollzugsverantwortung wird allein den Kantonen überlassen. Zwar begrüssen wir sowohl die angestrebte Verfahrensvereinfachung als auch die geplante periodische Berichterstattung über den Stand der Sanierungen. Um die zweckgebundene Verwendung der Strassengelder jedoch auch nach einer Annahme der NFA durch Volk und Stände zu garantieren, hat der Strassenverkehrsverband FRS verlangt, dass im NFA-Bundesbeschluss⁷ der vorgeschlagene Art. 86 Abs. 3 Bst. e BV insofern zu ergänzen ist, als allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind, **zweckgebunden** ausgerichtet werden müssen. Leider stiess diese Forderung in der parlamentarischen Beratung auf kein Gehör.

Es bleibt uns deshalb nichts anderes übrig, als an die Kantone zu appellieren, dass sie die allgemeinen Bundesbeiträge an ihre Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind, zu einem guten Teil auch für die Lärmsanierungen verwenden. Die Wichtigkeit unseres Appells wird durch die folgende Aussage von Bundesrat Kaspar Villiger in der nationalrätlichen Debatte zum EP 03 getragen: „Die Kantone sind im Verzug, nicht weil keine Bundesmittel gekommen wären, denn es gab immer Kreditreste beim Bund. Das lag bei den Kantonen selber. Die Kantone selber haben längere Sanierungsfristen gefordert, und deshalb haben wir die Lärmschutzverordnung revidiert bzw. einen Revisionsentwurf in die Vernehmlassung gegeben. Die Fristverlängerung wird deshalb unumgänglich.“⁸ In diesem Zusammenhang ist eine im Auftrag des Astra durchgeführte Forschungsarbeit⁹ zu folgendem Schluss gelangt: „Die Sanierungskosten werden zudem von knapp der Hälfte der Kantone (10 Kantone) als nicht gebundene Ausgaben betrachtet, was die Finanzierung der Massnahmen und die langfristige Planung zusätzlich erschwert. Im Rahmen des neuen Finanzausgleichs ist von Seiten der Kantone zu sorgen, dass die Aufwendungen für den Schallschutz als zweckgebundene Angaben gesichert sind.“

Schliesslich noch eine grundsätzliche Bemerkung zum Verursacherprinzip: Obschon diesem insbesondere seitens des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit ungebrochener Energie – vor allem mit Blick auf den privaten Strassenverkehr – zum Durchbruch verholfen werden soll, wird es betreffend die Kosten für Lärmschutzmassnahmen im Strassen- und Eisenbahnverkehr klar verletzt. Geht es nämlich um die Lärmsanierung der Eisenbahnen, hat beim UVEK der Grundsatz, dass die mit der Vermeidung, Beseitigung oder Duldung von Umweltbelastungen verbundenen Kosten vom Verursacher zu tragen sind, unter Berufung auf den Volkswillen keine Gültigkeit mehr. Tatsache ist heute, dass der private Strassenverkehr grösstenteils für seine Lärmsanierungskosten via Mineralölsteuern selbst aufkommt, während die Eisenbahn die Kosten ihrer Lärmsanierung – aufgrund des vom Strassenverkehrsverband FRS bekämpften, aber von Volk und Ständen angenommenen FinöV-Beschlusses – nicht selber trägt, sondern die anfallenden Kosten zum allergrössten Teil durch den Strassengüterbinnenverkehr via LSVA bezahlt werden. Es ist nicht zuletzt wegen dieser selektiven und ideologisch verbrämten Anwendung des Verursacherprinzips im Verkehr

⁷ BBl 2003 S. 6591-6598

⁸ AB 2003 N 1700

⁹ Schweizerische Verkehrsingenieure (SVI), B+S Ingenieur AG: Schlussbericht des Forschungsauftrags 42/99, Probleme bei der Einführung und Durchsetzung der im Transportwesen geltenden Umweltschutzbestimmungen; unter besonderer Berücksichtigung des Vollzugs beim Strassenverkehrslärm, Bern 2002, S. 39

höchst unglaubwürdig, wenn das UVEK weiterhin eifrig und unermüdlich danach trachtet, dem privaten Strassenverkehr dessen so genannte externe Kosten anzulasten, ohne dessen externe Nutzen, wie sie wissenschaftliche Untersuchungen^{10/11} klar zu Tage gefördert haben, gebührend zu berücksichtigen.

- **Fazit**

Aufgrund der von den Kantonen laut den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens genannten Fristen sowie der hievor gemachten Darlegungen betreffend die Finanzierung der Strassenlärmsanierungen **kann sich der Strassenverkehrsverband FRS höchstens mit einer Fristverlängerung, wie sie im Entwurf der LSV-Änderung vom 26. März 2002 vorgeschlagen worden ist, einverstanden erklären. Das heisst: für die Nationalstrassen bis 31. März 2007; für die Haupt- und übrigen Strassen bis 31. März 2012.** Die nun im vorliegenden Entwurf vorgeschlagenen Fristverlängerungen bis 31. März 2015 (Nationalstrassen) bzw. bis 31. März 2018 (Hauptstrassen und übriges Strassennetz) lehnen wir grundsätzlich ab.

III. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 17 Abs. 4 (neu) Bst. a

bei Nationalstrassen bis zum 31. März ~~2015~~ **2007**;

Bemerkung: Zwölf Kantone haben sich für diesen Termin ausgesprochen¹². Die finanziellen Mittel sind vorhanden. Mit höchster Priorität müssen insbesondere jene Abschnitte saniert werden, bei denen die Alarmwerte bereits heute überschritten sind. Dort darf mit der Sanierung keinesfalls länger zugewartet werden. Diesem Postulat hat der Bund bei der Prüfung der von den Kantonen eingereichten Mehrjahrespläne Rechnung zu tragen und nötigenfalls korrigierend einzugreifen.

Art. 17 Abs. 4 (neu) Bst. b

bei Hauptstrassen (...) und für übrige Strassen bis zum 31. März ~~2018~~ **2012**.

Bemerkung: Da sich immerhin elf Kantone für diesen Termin ausgesprochen haben, wird er von uns klar favorisiert. Die finanziellen Mittel sind vorhanden. Mit höchster Priorität müssen insbesondere jene Strecken saniert werden, bei denen die Alarmwerte bereits heute überschritten sind. Dort darf mit der Sanierung nicht mehr länger zugewartet werden. Diesem Postulat hat der Bund bei der Prüfung der von den Kantonen eingereichten Mehrjahrespläne Rechnung zu tragen und nötigenfalls korrigierend einzugreifen. Eventualiter könnten wir uns auch mit dem 31. März 2015 einverstanden erklären, für den sich 15 Kantone stark gemacht haben.¹³

¹⁰ Baum/Kurte, Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Strassenverkehrs in der Schweiz, Untersuchung im Auftrag der Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure (VSAI), Köln, 2000

¹¹ Rutishauser Arthur, Der Verkehrsnutzen in der Schweiz, Dissertation der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich, Zürich, Dezember 2000

¹² vgl. hievor, S. 2

¹³ vgl. hievor, S. 2

Art. 20

Bemerkung: Der Strassenverkehrsverband FRS begrüsst die periodischen Erhebungen. Indem das Buwal bei den Vollzugsbehörden periodisch (alle zwei Jahre) Erhebungen über den Stand der Sanierungen und Lärmschutzmassnahmen durchführt, nimmt es das Zepter in die Hand und wird künftig über den Sanierungsstand des Lärmschutzes bei Strassen informiert sein. Insbesondere begrüssen wir auch die in Abs. 3 vorgesehene Veröffentlichung der Ergebnisse.

Art. 21 Abs. 3 (neu)

Bei Strassen nach Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe b gewährt der Bund Beiträge nur für Sanierungsprojekte, die der Kanton bei Ablauf der Sanierungsfrist erstinstanzlich bewilligt hat.

Bemerkung: Beim Entwurf einer LSV-Änderung vom 26. März 2002 wurde dieser neue Abs. 3 noch stipuliert. Bei der nun vorliegenden Fassung ist er jedoch gestrichen worden. Wir beantragen, ihn wieder aufzunehmen, da durch diesen neuen Abs. 3 gewährleistet ist, dass eine weitere Verschleppung von Lärmsanierung bei Haupt- und übrigen Strassen verhindert wird.

Art. 24, Art. 24a (neu), Art. 24b (neu)

Bemerkung: Wir sind mit der Änderung bzw. Neustipulierung dieser Artikel einverstanden.

Art. 25

Bemerkung: Sollten die zur Verfügung stehenden Bundesmittel nicht ausreichen, sind prioritär jene in Sanierungsprojekten bezeichneten Strassen zu berücksichtigen, bei denen die Alarmwerte überschritten sind.

Art. 28 Abs. 2

Bemerkung: Dieser Absatz ist unter Berücksichtigung des von uns hievord wieder eingeschobenen neuen Art. 21 Abs. 3 anzupassen. Falls dies nicht gelingen sollte, ist er ersatzlos aufzuheben.

Art. 36 ff.

Bemerkung: Wir sind mit der auf dem Bundesgerichtsentscheid vom 8. Dezember 2000 basierenden Änderung dieser Artikel einverstanden.

IV. Schlussbemerkungen

Wir können nicht umhin, unsere herbe Enttäuschung über die jahrzehntelange Verschleppung und Verzögerung der Lärmsanierungen bei National-, Haupt- und übrigen Strassen durch Bund und Kantone zum Ausdruck zu bringen. Dies umso mehr, als der Bundesrat bereits in seiner Botschaft über die Volksinitiative „gegen Strassenlärm“ vom 1. November 1978¹⁴ (das heisst vor genau 25 Jahren!) bemerkt hat, dass „vor allem im Strassenverkehr die Lärmbelastung binnen

¹⁴ BBl 1978 II 1599

der letzten 20 Jahre ganz erheblich angestiegen ist. Sie hat heute ein Ausmass erreicht, das nicht mehr nur zu subjektiv empfundenen Störungen führt, sondern objektiv erfassbare Gesundheitsrisiken in sich birgt. Im Rahmen der gesamten Lärmbekämpfung kommt der Verminderung des Strassenlärms grösste Bedeutung zu.“

Man wolle keine Lärmvorschriften für Motorfahrzeuge, sondern man setze im Rahmen der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung auf bautechnische Massnahmen wie Tieflage der Strasse, Überdeckungen, Lärmschutzwände und -wälle und besonders geräuscharme Strassenbeläge, versprach der Bundesrat damals. Leider sind dies weitgehend leere Versprechungen geblieben. Gemäss dem Buwal-Bericht „Lärmbekämpfung in der Schweiz – Stand und Perspektiven“ aus dem Jahr 2002 sind heute noch immer rund 550'000 Personen von Strassenlärm stark betroffen. Hätten Bund und Kantone ihre diesbezügliche Verantwortung ernst genommen, wäre dies nicht der Fall. An den finanziellen Mitteln jedenfalls hat es nie gemangelt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller