

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

Bern, den 28. Juni 2002

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

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

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

I. Allgemeine Bemerkungen

Bereits in unserer Stellungnahme vom 24. August 1995 zur Änderung von Art. 17 Abs. 3 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 betreffend die Verlängerung der Sanierungsfristen für Strassen und Eisenbahnen um fünf Jahre haben wir festgehalten: „Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt eine Fristverlängerung für Schallschutzmassnahmen an Nationalstrassen bis ins Jahr 2007 ab. Einer – gegebenenfalls abgestuften – Fristverlängerung für Massnahmen an Hauptstrassen und an übrigen Strassen wird zugestimmt – unter der Bedingung, dass in Zukunft prioritär dort Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durchgeführt werden, wo die Alarmwerte überschritten sind.“

Diese grundsätzliche Position nimmt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS auch heute noch ein. Wenn der politische Wille tatsächlich vorhanden gewesen wäre, dann hätten die notwendigen Finanzmittel ohne weiteres aus der Rückstellung für den Strassenverkehr entnommen und die Strassenlärmsanierungen durchgeführt werden können. Ende 2001 haben die Überschüsse aus den zweckgebundenen Einnahmen sage und schreibe 3,462 Milliarden Franken betragen! Primär hätten wenigstens jene Autobahnabschnitte, bei denen der Alarmwert seit Jahren überschritten wird, auf diese Weise saniert werden können. Dies ist jetzt unverzüglich an die Hand zu nehmen. Ein Hinausschieben kann nicht länger toleriert werden. Das Management des Strassenunterhalts ist dementsprechend anzupassen.

In bezug auf die Anstrengungen zur Lärmbekämpfung des Strassenverkehrs sind u.E. 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 solche Massnahmen den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels beeinträchtigen. 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 Umfahrungrstrassen. Solange nicht alle technischen Möglichkeiten zur Lärmreduktion ausgeschöpft sind, lehnen wir zur Einhaltung der 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 werden strikte abgelehnt.

Gemäss den Erläuterungen zum Entwurf einer LSV-Änderung sind vor allem mangelnde finanzielle Mittel der Kantone Grund für den Rückstand bei der Sanierung des Strassennetzes. Immerhin steht den Kantonen seit dem 1. Januar 2001 ein Drittel des Nettoertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Verfügung. Dies entspricht rund 200 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 aufgefordert, mit den LSVA-Geldern vorrangig Strassenlärmsanierung zu finanzieren.

Mit den vorliegenden Änderungsvorschlägen ist auch vorgesehen, das Verfahren der Lärmsanierung der Strassen zu vereinfachen. Dies geschieht mit Blick auf die sich in der parlamentarischen Beratung befindende Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA). Mit der NFA-Einführung will sich der Bund nämlich vollständig aus dem Vollzug der Lärmsanierung der übrigen Strassen – also dort, wo heute der grösste Handlungsbedarf besteht – zurückziehen. Die Vollzugsverantwortung würde dannzumal 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, verlangt der Strassenverkehrsverband FRS in einem entsprechenden Positionspapier, dass im NFA-Bundesbeschluss (01.074) 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.

Fakt ist nämlich, dass der Entwurf eines Bundesgesetzes über den Finanzausgleich (FAG) – das gleichzeitig mit dem NFA-Bundesbeschluss beraten wird – vorsieht, sowohl beim Ressourcenausgleich durch Bund und Kantone als auch beim geografisch-topografischen sowie soziodemografischen Lastenausgleich durch den Bund die finanziellen Mittel den Kantonen ohne Zweckbindung auszurichten. Dies ist mit Blick auf die Finanzierung der Infrastrukturen, aber auch der Lärmsanierungsmassnahmen des privaten Strassenverkehrs nicht akzeptabel. Denn: Je mehr Mittel bereits nicht zweckgebunden weiter gegeben werden, desto mehr wird die Zweckbindung ausgehöhlt. Deshalb ist in der Verfassung die besagte Zweckbindung der allgemeinen Beiträge an die Kantone festzuschreiben.

Zu diesem klaren Schluss gelangt auch eine im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Forschungsarbeit¹: „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 Verkehrsdepartements 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 für einen grossen Teil seiner 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 höchst unglaublich, wenn das UVEK weiterhin eifrig danach strebt, dem privaten Strassenverkehr dessen so genannt externen Kosten anzulasten.

II. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 17 Abs. 4 Bst. a und b

Insbesondere bei den Nationalstrassen, aber auch bei den Hauptstrassen und den übrigen Strassen müssen mit höchster Priorität jene Strecken saniert werden, bei denen die Alarmwerte bereits heute überschritten sind. Dort darf mit der Sanierung keinesfalls bis 2007 bzw. bis 2012 zugewartet werden. Diesem Grundsatz hat der Bund bei der Prüfung der von den Kantonen eingereichten Mehrjahresplänen Rechnung zu tragen und nötigenfalls korrigierend einzugreifen.

Art. 20

Dass die Meldepflicht betreffend den Stand der Sanierungsarbeiten neu auf Strassen ausgedehnt wird, begrüsst der Strassenverkehrsverband FRS. Dadurch wird das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) nun auch über den Sanierungsstand des Lärmschutzes bei Strassen informiert sein. So kann das Buwal jeweils eine aktualisierte Übersicht des Sanierungsfortschritts und der Lärmsituation erstellen.

¹ 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

Art. 21 Abs. 3

Durch diesen neuen Absatz 3 ist gewährleistet, dass eine weitere Verschleppung von Strassenlärmsanierung verhindert wird. Wir begrüssen ihn daher ausdrücklich.

Art. 25

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

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