

1505 Interpellation (Stephie Staub-Muheim) "Sanierung der überschrittenen Lärmgrenzwerte an der Landorfstrasse"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

An der Landorfstrasse – zwischen Kreisel Weiermatt und Ortsende in Richtung Niederwangen – wurden die Lärmgrenzwerte bei 25 Liegenschaften überschritten. Am 02.05. 2011 beschloss das Parlament u.a. den Bau der „Lärmschutzmauer Weiermatt“. Seit dem Bau (2013) können die Grenzwerte bei 7 Liegenschaften eingehalten werden. Bei den übrigen 18 Liegenschaften werden die Grenzwerte weiterhin überschritten.

Die Gemeinde musste dem Kanton ein „Strassenlärmsanierungskonzept“ vorlegen. Darin sagte sie, dass die Sanierung dieser 18 Liegenschaften hohe Kosten verursachen würde und für den Ortsbildschutz nachteilig wäre. Sie beantragte deshalb, dass sie bezüglich dieser 18 Liegenschaften vom Bau weiterer Lärmschutzwände entlastet wird. Der Antrag wurde am 29.03.2004 vom Kanton als sogenannte Erleichterung genehmigt.

Erleichterung bedeutet aber nicht Dispensation von der gesetzlichen Pflicht zur Lärmreduktion; vielmehr verpflichten das Vorsorgeprinzip gemäss Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung zur Reduktion des Lärms an der Quelle. In Frage kommen deshalb der Einbau eines lärmarmen Belags und eine Temporeduktion.

Im bereits sanierten Teil der Landorfstrasse ist zwar ein Belag mit lärmreduzierenden Merkmalen verbaut worden. Im Gespräch mit den Anwohnern lehnte die Gemeinde es aber ab, den von den Anwohnern geforderten, derzeit besten lärmdämmenden Belag einzubauen.

Für eine Temporeduktion sind die früheren, für die Erleichterung massgeblichen Argumente „Kosten“ und „Ortsbild“ nicht stichhaltig. Aus diesem Grund haben die Anwohner per Petition eine Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf 40 km/h gefordert. Es handelt sich dabei um eine, einfache, effiziente und kostengünstige Massnahme mit auch mittelfristig erwünschter Wirkung.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Haben sich nach der Erstellung des Könizer Lärmsanierungskonzepts von 2004 wesentliche Änderungen bei der Sanierungsphilosophie ergeben (insbesondere betreffend Tempo 40, Vergleich von Köniz mit anderen Gemeinden)?
2. Gibt es aktuelle Messungen zur Lärmbelastung an der Landorfstrasse, insbesondere im Bereich der neuen Lärmschutzmauer und angrenzend? Wenn ja: Wie ist der Tagesverlauf der Lärmbelastung (z.B. während Morgen-, Abendverkehr); und wie ist der Lärm im Bereich der geplanten Betonplatten zu werten?
3. Ist der Gemeinderat bereit, auf gemeindeeigenen Strasse die im Handel erhältlichen und erprobten lärmindernden Beläge einzusetzen (gemäss Bestenliste des Bundesamtes für Umwelt, u.a. auch solche der Fa. Weibel, Niederwangen)?
4. Wie beurteilen Sie die künftige Lärmbelastung infolge Zunahme beim MIV, insbesondere nach Realisierung der neuen Überbauung Ried bei Niederwangen?
5. Wie gut wird das heutige Tempo 50 eingehalten, insbesondere oberhalb des Kreisels Weiermatt und im Bereich der Radarkontrolle (Auswertung der Geschwindigkeitsübertretungen beim Blechpolizisten Mösliweg)?

Eingereicht

9. Februar 2015

Unterschrieben von 15 Parlamentsmitgliedern

Stephie Staub-Muheim, Hansueli Pestalozzi, Iris Widmer, Elena Ackermann, Christian Roth, Thomas Frey, Christoph Salzmann, Martin Graber, Mathias Rickli, Jan Remund, Vanda Descombes, Hugo Staub, Heidi Eberhard, Ruedi Lüthi, Andreas Lanz (15)

Antwort des Gemeinderates

Das erste Lärmsanierungskonzept für die sanierungspflichtigen Gemeindestrassen in Köniz stammt vom Dezember 2003. Die Genehmigung dieses Sanierungskonzeptes durch die Fachstellen von Bund und Kanton erfolgte anfangs Januar 2004. Vorgesehen war, die Sanierungen bis 2010 umzusetzen. Das Gemeindeparlament hat aber das entsprechende Kreditbegehren, welches die Strassenlärmsanierungen für alle pflichtigen Gemeindestrassen zum Inhalte hatte, am 19. Dezember 2005 zurückgewiesen. Die Rückweisung wurde damit begründet, dass zuerst der Finanzhaushalt der Gemeinde saniert werden müsse. Nach dem Rückweisungsbeschluss im Parlament hat die zuständige Direktion beschlossen, die Lärmschutzmassnahmen nicht mehr in Form eines Rahmenkredites dem Parlament zu unterbreiten, sondern die Strassenlärmsanierungen im Einzelfall, wenn am betroffenen Strassenabschnitt ohnehin Baumassnahmen ausgeführt werden müssen, vorzunehmen.

Das Lärmsanierungsprojekt Landorfstrasse ist 2011 im Zusammenhang mit dem geplanten Belagsersatz wieder in Angriff genommen worden. Das Lärmsanierungskonzept des Ingenieurbüros B+S AG, Bern, ist entsprechend angepasst und der Lärmbelastungskataster auf das Jahr 2024 hochgerechnet worden. Dabei wurde mit einer Verkehrszunahme von 1,5 % pro Jahr gerechnet. Wie die aktuellen Verkehrsmessungen zeigen, ist diese Annahme jedoch zu hoch gegriffen. Heute wird lediglich noch mit einer Verkehrszunahme von 1 % pro Jahr gerechnet. Das überarbeitete Lärmsanierungskonzept wurde am 10. Mai 2011 von der kantonalen Fachstelle trotzdem genehmigt.

Wie im Vorstosstext richtig festgestellt, verpflichtet die Umweltschutzgesetzgebung den Lärm so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Ziel dieses Vorsorgeprinzips ist die vorsorgliche Lärmvermeidung, indem die Lärmemissionen unabhängig von den Belastungsgrenzwerten generell und wo immer möglich und wirtschaftlich tragbar zu begrenzen sind. Wie das Vorsorgeprinzip bei der Strassenlärmsanierung zu berücksichtigen ist, hat der Bund im Leitfaden Strassenlärm festgelegt. Da Strassenlärmsanierungen von Bund und Kanton mitfinanziert werden, sind die sanierungspflichtigen Strasseneigentümer - und so auch die Gemeinde - an diese Ausführungsbestimmung gebunden. Mit der Genehmigung der Sanierungskonzepte durch die kantonale Fachstelle werden jeweils auch die Belange des Vorsorgeprinzips geprüft.

Die von den Bundesämtern für Strassen (ASTRA) und Umwelt (BAFU) erarbeitete Vollzugshilfe «Leitfaden Strassenlärm»¹ regelt die Lärmsanierung von Strassen schweizweit und setzt einheitliche Standards. Die rigorose Anwendung macht Sinn, weil nur damit gewährleistet wird, dass alle Anwohnenden, ungeachtet ob sie an einer Nationalstrasse, einer Kantonsstrasse oder an einer Gemeindestrasse wohnen, in gleichem Mass vom Strassenlärm geschützt werden.

Zur Frage 1: Haben sich nach der Erstellung des Könizer Lärmsanierungskonzepts von 2004 wesentliche Änderungen bei der Sanierungsphilosophie ergeben (insbesondere betreffend Tempo 40, Vergleich von Köniz mit anderen Gemeinden)?

Die massgebende Sanierungsphilosophie ist in der Vollzugshilfe vom Dezember 2006 «Leitfaden Strassenlärm» der Bundesämter ASTRA und BAFU festgehalten und hat nach wie vor seine Gültigkeit. Die Gemeinde hat in dieser Sache nur einen geringen Handlungsspielraum.

¹ Die von ASTRA und BAFU erarbeitete Vollzugshilfe für die Lärmsanierung von Strassen steht unter www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00036/index.html?lang=de zum Download zur Verfügung

Temporeduktionen können einen wesentlichen Beitrag an die Reduktion des Strassenlärms beitragen. Diese Massnahme ist effizient bei hohen Geschwindigkeiten. Eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 40 km/h bringt aber lediglich rund 1 dBA Lärmreduktion. Diese ist vom menschlichen Ohr gerade noch wahrnehmbar.

Zur Frage 2: Gibt es aktuelle Messungen zur Lärmbelastung an der Landorfstrasse, insbesondere im Bereich der neuen Lärmschutzmauer und angrenzend? Wenn ja: Wie ist der Tagesverlauf der Lärmbelastung (z.B. während Morgen-, Abendverkehr); und wie ist der Lärm im Bereich der geplanten Betonplatten zu werten?

Es gibt keine aktuellen Lärmmesswerte bei ungeschützten Liegenschaften in der Nähe der Bushaltestelle Mösliweg resp. der neu erstellten Lärmschutzwand. Am 11. September 2013 wurden aber Erfolgskontrollmessungen bei den Liegenschaften Landorfstrasse 106, Weiermattweg 3 und Brüggbühlstrasse 8 vorgenommen. Bei den beiden letztgenannten Liegenschaften, welche seit Frühjahr 2013 durch eine Lärmschutzwand geschützt werden, konnte eine Lärmreduktion um 11 - 13 dBA festgestellt werden. Die Messungen zeigen auf, dass die erstellten Lärmschutzwände sehr wirksam sind und die Grenzwerte eingehalten werden können. Die Liegenschaft 106 (Wohnstock im Landorf) konnte nicht mittels baulichen Massnahmen geschützt werden. Bei der Nachmessung konnte aber auch bei dieser Liegenschaft keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte mehr festgestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Lärmreduktion aufgrund des neuen Belages (trotz Betonplatte bei der Bushaltestelle) eingetreten ist.

Für die Lärmbeurteilung massgebend ist der Beurteilungspegel. Er ist eine rechnerische Grösse. Einflussgrössen auf die Lärmemission, die den Beurteilungspegel bestimmen, sind Messungen und Berechnungen des Strassenverkehrs und die Eigenschaften der Strasse: die Verkehrsmenge, die Verkehrszusammensetzung, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die Längsneigung der Strasse (also die Steigung) sowie die Beschaffenheit der Strassenoberfläche. Dazu kommen für den Einzelfall weitere Einflussgrössen wie der Abstand, die Abschirmung und die Reflexion sowie die Berücksichtigung von Kreuzungen.

Bei einer Lärmbeurteilung wird immer nur der durchschnittliche Tages- resp. Nachtlärm mit dem Grenzwert verglichen. Der Tagesgang spielt dabei keine Rolle und daher wird dieser auch nicht gemessen resp. berechnet. Die berechneten Beurteilungspegel für das Jahr 2012 - und hochgerechnet bis ins Jahr 2024 - sind im Lärmbelastungskataster vom 4. März 2011 enthalten: Bei der Landorfstrasse 55 (geplante Bushaltestelle, Empfindlichkeitsstufe² ES II) ist für das Jahr 2012 (resp. 2024) an der Hauswand zur Strasse ein Beurteilungspegel am Tag von 65 (66) dBA und in der Nacht von 55 (56) dBA errechnet worden. Der Immissionsgrenzwert liegt dort bei 60 dBA am Tag und 50 dBA in der Nacht. Die entsprechende Erleichterungsverfügung des Kantons ist bereits erteilt worden.

Die Lärmsituation bei den Busplatten wird in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro und dem Kanton im Detail überprüft.

Zur Frage 3: Ist der Gemeinderat bereit, auf gemeindeeigenen Strasse die im Handel erhältlichen und erprobten lärmindernden Beläge einzusetzen (gemäss Bestenliste des Bundesamtes für Umwelt, u.a. auch solche der Fa. Weibel, Niederwangen)?

Abrollgeräusche verursachen bereits ab 30km/h mehr Lärm als die Motoren der Fahrzeuge. Leise Strassenbeläge können den Lärm reduzieren. Das BAFU fördert die Entwicklung lärmarmen Technologien, weil solche Massnahmen an der Quelle flächendeckend wirken – im Gegensatz zu Schallschutzwänden oder -fenstern.

Je nach Zusammensetzung des Strassenbelags unterscheidet sich die Schallintensität der Abrollgeräusche von Motorfahrzeugen. Ein Belag gilt als «lärmarm», wenn über seine gesamte Nutzungsdauer mindestens 1 dBA weniger Lärm entsteht als bei einer konventionellen Asphaltmischung.

² Bezüglich der Definition und Anwendung der Empfindlichkeitsstufen verweisen wir auf Art. 42ff der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)

Der auf der Landorfstrasse eingebaute Belag ACMR8 ist ein lärmärmer Belag mit einem erhöhten Porenraumgehalt. Er ist im technischen Regelwerk standardisiert und wird vom Oberingenieurkreis II auch für Innerortsstrecken empfohlen. Er bewirkt langfristig eine Lärminderung von mindestens 1 dBA gegenüber einem Referenzbelag, was akustisch einer Reduktion von 25 % der Verkehrsmenge entspricht. Seine Langlebigkeit ist nachgewiesen. Dieser Belagstyp wird vor allem auf Kantonsstrassen innerorts und in der Regel überall dort eingebaut, wo Lärmimmissions-Grenzwerte bei Gebäuden überschritten werden.

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt hat bei der Sanierung der Landorfstrasse zwischen Weiermatt und Landorf mit diesem Belagstyp sehr gute Resultate erzielen können: Der Vergleich zwischen der Vorher- und der Nachhermessung (Akustische Belagsgütemessung mit dem CPX-Verfahren durch ein spezialisiertes externes Büro) hat eine Abminderung der Lärmemission gegenüber dem alten Belag von bis zu 5 dBA ergeben. Im Vergleich mit einem Referenzbelag konnte auf der Landorfstrasse eine Verbesserung von 2 bis 2,5 dBA ausgewiesen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Wirksamkeit des eingebauten Belages ACMR8 abnehmen und sich mittel- bis langfristig bei einer Lärminderung von rund 1 dBA gegenüber einem Referenzbelag einpendeln wird.

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt verfolgt die aktuellen Entwicklungen bezüglich lärmindernder Deckbeläge aufmerksam. Der Gemeinderat erachtet es aber nicht als Gemeindeaufgabe, sich durch den Einbau von Testbelägen auf Gemeindestrassen an der Forschung und Entwicklung der Belagsindustrie, dem ASTRA und der Hochschulen zu beteiligen. Die Gemeinde Köniz ist gegenüber dem ASTRA und den kantonalen Tiefbauämtern ein kleiner Anwender solcher Beläge. Falls neue Belagstypen auch mittel- und langfristig gute akustische und mechanische Eigenschaften zeigen, können sie künftig aber ebenfalls berücksichtigt werden.

Zur Frage 4: Wie beurteilen Sie die künftige Lärmbelastung infolge Zunahme beim MIV, insbesondere nach Realisierung der neuen Überbauung Ried bei Niederwangen?

Beim aktuellen Lärmsanierungskonzept wurde bereits eine Verkehrszunahme von 1,5 % pro Jahr berücksichtigt. Die im Lärmkataster aufgeführten Beurteilungspegel sind auf das Jahr 2024 hochgerechnet worden. Wie bei der Beantwortung der Frage 1 bereits erwähnt, ist diese Verkehrsentwicklung zu hoch gegriffen: Im Lärmsanierungskonzept hat man ausgehend von den Messungen im Jahre 2010 für das Jahr 2012 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 8'675 gerechnet. Die Verkehrszählung im Jahre 2012 hat dann aber lediglich einen DTV von 7'200 ergeben. Im Jahre 2014 wurde ein DTV von 7'400 gemessen. Aufgrund dieser realen Verkehrsentwicklung kann man davon ausgehen, dass die dem Lärmsanierungskonzept zugrunde gelegten Verkehrsmengen bis ins Jahr 2024 in Tat und Wahrheit nicht erreicht werden.

Im Zusammenhang mit einer Verkehrsstudie im Wangental hat ein externer Verkehrsingenieur für die Überbauung im Ried mit einer zusätzlichen Verkehrsmenge von 3'100 DTV gerechnet. Geht man davon aus, dass rund 2/3 der Fahrten Richtung Wangental abfliessen, wird der DTV auf der Landorfstrasse Richtung Köniz um rund 1'030 täglichen Fahrten zunehmen. Unter der Annahme, die Überbauung werde innerhalb von 15 Jahren fertiggestellt, ist mit einer jährlichen Zunahme von 70 DTV zu rechnen. Die dem Lärmsanierungskonzept zugrunde gelegte jährliche Zunahme von 1,5 % entspricht auf dieser Strasse einer absoluten Fahrtenzahl von rund 130 DTV. In Anbetracht dessen, dass die Verkehrszunahme für das Sanierungskonzept zu hoch angenommen wurde, wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus der Überbauung Ried die Aussagen des Sanierungskonzeptes nicht grundsätzlich in Frage stellen.

Zur Frage 5: Wie gut wird das heutige Tempo 50 eingehalten, insbesondere oberhalb des Kreisels Weiermatt und im Bereich der Radarkontrolle (Auswertung der Geschwindigkeitsübertretungen beim Blechpolizisten Mösliweg)?

2006 kam es auf allen Geschwindigkeitsmessenanlagen in der Gemeinde Köniz zu 20,65 Übertretungen pro Betriebstag. Bis ins Jahr 2014 reduzierte sich dieser Wert kontinuierlich. 2014 wurden nur noch 9,89 Übertretungen pro Betriebstag festgestellt. Gesamthaft darf die Aussage gemacht werden, dass die Installation der Geschwindigkeitsmessenanlagen Wirkung gezeigt hat.

Bei der Anlage an der Landorfstrasse (Möslweg) kam es 2014 an den 186 Betriebstagen zu 1'013 Übertretungen bzw. 5.45 Übertretungen pro Tag. An diesen 186 Betriebstagen wurden 1'064'891 Fahrzeuge kontrolliert. Somit wurde lediglich jedes tausendste Fahrzeug wegen einer Geschwindigkeitsübertretung gebüsst oder verzeigt. Lediglich 146 Fahrzeuge waren mit einer Geschwindigkeit von mehr als 55 km/h (korrigierte Werte nach Ordnungsbussengesetz) unterwegs. Auch bei der Anlage an der Landorfstrasse ist seit der Einrichtung im Jahre 2006 bei den Übertretungen ein klar abnehmender Trend festzustellen.

Köniz, 22. April 2015

Der Gemeinderat