

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 208/2007

Sitzung vom 24. Oktober 2007

1584. Postulat (Flüsterbelag auf allen offenen Strassenstrecken der A 4 zwischen Birmensdorf und der Kantonsgrenze Zug)

Die Kantonsrätinnen Eva Torp, Hedingen, und Lisette Müller-Jaag, Knonau, sowie Kantonsrat Hans Peter Häring, Wettswil a. A., haben am 2. Juli 2007 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, alle offenen Strassenstrecken der A4 zwischen Birmensdorf und der Kantonsgrenze Zug mit einem Flüsterbelag (offenporiger Asphaltbelag, OPA) zu versehen, entsprechend den neuesten Erkenntnissen des Bundes.

Begründung:

Beim Bau der Autobahn ist die Bevölkerung bestmöglichst vor Immissionen zu schützen. Schon heute finden Diskussionen betreffend Lärmschutzmassnahmen entlang der A4 statt. In Ergänzung zu Lärmschutzwänden und anderen lärmverringernenden Massnahmen sollte aus Rücksicht auf die Menschen ein Flüsterbelag verwendet werden. Der Flüsterbelag wird heute in den Kantonen Zug, Aargau und Luzern bereits erfolgreich angewendet. Die Erfahrungen sind gut und der Autobahnlärm wird offensichtlich mit Flüsterbelägen wirkungsvoll reduziert. Die Verwendung von Flüsterbelägen sollte heute grundsätzlich von Beginn weg bei allen Strassenneubauten und Erneuerungen geprüft werden gemäss dem Prinzip, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Eva Torp, Hedingen, Lisette Müller-Jaag, Knonau, und Hans Peter Häring, Wettswil a. A., wird wie folgt Stellung genommen:

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung der Nationalstrasse N4.1.6 und N4.1.7 wurde festgehalten, dass bezüglich der zu erwartenden Lärmimmissionen grundsätzlich die strengen Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV 814.41) einzuhalten sind. Wo dies nicht möglich ist, wurden Erleichterungen gewährt. An diesen Orten dürfen jedoch die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Die Daten für die Berechnung der Lärmimmissionswerte und damit die Beurteilung der Lärmsituation im Umweltverträglichkeitsbericht beruhen auf Verkehrsmodellrechnungen für den Zustand, der für 2010 prognostiziert wurde. Die Lärmgrenzwerte werden auch bei der Verwendung von konventionellen Belägen in Kombination mit Lärmschutzwänden eingehalten.

Der Kanton Zürich ist bei seinen Entscheidungen über die zu verwendenden Beläge nicht frei, sondern braucht die Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Dieses legt die Anforderungen an den Oberbau von Nationalstrassen fest. Die Deckbeläge müssen grundsätzlich eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren erreichen. Offenporige Beläge werden nur in Ausnahmefällen angewendet und werden grundsätzlich nur dort eingesetzt, wo die Lärmschutzvorschriften mit anderen Lärmschutzmassnahmen wie Wänden, Dämmen oder Schallfenstern nicht eingehalten werden können oder an Orten, an denen durch den Einsatz eines solchen Belages andere Lärmschutzmassnahmen wie beispielsweise Lärmschutzwände entbehrlich werden. Keine dieser Bedingungen trifft auf die Situation an der N4.1.6/N4.1.7 zu.

Aus technischer Sicht gibt der offenporige Asphaltbelag oder lärmarme Belag zu folgenden Bemerkungen Anlass: Die Lebensdauer eines offenporigen Belages beträgt rund sechs bis zehn Jahre, diejenige des geplanten Splittmastix SMA8 beträgt etwa 25 Jahre, also rund das Dreifache. Zwingende Folgen davon sind erhöhter Sanierungsbedarf und mehr Verkehrsbehinderungen. Die Kosten für Material und Einbau sind beim offenporigen Belag höher als bei einem normalen Deckbelag. Damit die Lärmwerte auch mittelfristig einigermaßen eingehalten werden können, muss der Belag im Sommer gereinigt werden, was auch erhöhte Unterhaltskosten verursacht. Die Gesamt-sanierung eines offenporigen Belages muss fugenlos erfolgen, damit keine Behinderung des Wasserdurchflusses entsteht, weil durch unkontrollierten Wasseraustritt eine erhöhte Aquaplaninggefahr entsteht. Sanierungsarbeiten können deshalb nur unter dem Verkehrskonzept 4/0, das heisst vier Spuren auf einer Fahrbahnseite bei gesperrter Gegenfahrbahn, durchgeführt werden. Das Oberflächenwasser fliesst im und unter dem offenporigen Belag ab. Die Entwässerung muss deshalb sorgfältig geplant werden und erfolgt über die Böschung oder besondere Ableitungssysteme. Die raue Oberfläche des offenporigen Belags ist anfällig auf mechanische Beschädigungen durch Schneeketten, Schneepflüge, Spikes und dergleichen. Kleinreparaturen beispielsweise bei Rissen und Abplatzungen sind ohne Behinderung des Wasserabflusses nicht möglich, was wiederum die Gefahr von Aquaplaning erhöht. Die notwendigen Einbau-fugen verursachen ihrerseits Überfahrgeräusche und somit zusätzlichen

Lärm. Wegen der rauen Oberfläche des offenporigen Belags muss zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit im Winter zudem doppelt so viel Streusalz ausgebracht werden als bei einem üblichen Belag.

Der Deckbelag des sich in Ausführung befindlichen Projekts (Splittmastix SMA8) wurde gemeinsam mit dem ASTRA auf eine lange Lebensdauer hin ausgelegt und die zu treffenden Lärmschutzmassnahmen wurden auf der Grundlage eines SMA8 geplant. Das Projekt hält die geltenden Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung vollumfänglich ein. Die tiefer liegenden Planungswerte werden nur in wenigen Einzelfällen überschritten.

Bei einem Wechsel auf einen offenporigen Belag müssten die Projektierungsarbeiten sofort in Angriff genommen werden. Zudem müssten in einzelnen Bauabschnitten ein Baustopp und in anderen Abschnitten Anpassungsarbeiten vorgenommen werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass das ASTRA die dazu notwendige Zustimmung erteilen würde.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 208/2007 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi