

Sitzung vom 29. April 2015

421. Anfrage (Flüsterbeläge zur Strassenlärmsanierung)

Kantonsrat Roland Scheck und Kantonsrätin Cäcilia Hänni-Etter, Zürich, sowie Kantonsrat Josef Wiederkehr, Dietikon, haben am 23. Februar 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Die Stadt Zürich plant im grossen Stil Tempo 30 einzuführen. Betroffenen davon sind auch Kantonsstrassen. Begründet werden diese Temporeduktionen als Massnahme zur Strassenlärmsanierung an der Quelle. Allerdings kommt die Stadt Zürich selbst zum Schluss, dass die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 lediglich ca. 2,5 dB(A) Lärmsenkung ergibt, was kaum hörbar ist. Eine andere Studie einer Schweizer Fachhochschule kommt gar zum Ergebnis, dass der Nutzen von Lärmsanierungen mittels Tempo 30 nicht eindeutig nachgewiesen werden kann.

Parallel zu den ausgeschriebenen Tempo 30 Projekten hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich lärmarme Beläge im Rahmen einer Testanordnung auf der Überlandstrasse untersucht mit dem Resultat, dass mit modernen Flüsterbelägen Lärmsenkungen von rund 6,0 dB(A) erzielt werden können. Vor diesem Hintergrund sind die Temporeduktionsmassnahmen zusätzlich in Frage zu stellen.

Die ausgeschriebenen Tempo 30 Massnahmen sind derzeit allesamt durch Einsprachen blockiert. Sollte die Stadt Zürich die Verfahren jedoch gewinnen, ist davon auszugehen, dass die Lärmsanierung mittels Tempo 30 eine Signalwirkung für den ganzen Kanton nach sich ziehen wird.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Haltung vertritt der Regierungsrat gegenüber Gemeinden, welche Strassenlärmsanierung mittels Tempo 30-Massnahmen betreiben, insbesondere auch auf Kantonsstrassen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Erkenntnis der Stadt Zürich, dass mit Flüsterbelägen eine effektivere Lärmbekämpfung als mit Tempo 30 Massnahmen möglich ist?
3. Bestehen seitens Kanton konkrete Erfahrungen, Untersuchungen oder Tests mit lärmarmen Belägen bzw. Flüsterbelägen. Falls ja, mit welchen Ergebnissen?
4. Gibt es zu lärmarmen Belägen Studien von anderen Kantonen oder benachbarten Ländern, welche für den Kanton Zürich verwendbar sind? Falls ja, welche?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Scheck und Cäcilia Hänni-Etter, Zürich, sowie Josef Wiederkehr, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Staatsstrassen haben die Funktion, als Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes den innerörtlichen Verkehr aufzunehmen, zu bündeln und möglichst direkt und behinderungsfrei durchzuleiten. Mit dieser netzhierarchischen Vorgabe können die Quartierstrassen wirksam vom Durchgangs- und Schleichverkehr entlastet werden.

Damit die Staatsstrassen diese Funktion erfüllen können, werden sie innerorts grundsätzlich mit Tempo 50 signalisiert. Niedrigere Tempolimiten können dieser Zielsetzung zuwider laufen. Die gesetzlichen Bestimmungen und die bundesgerichtliche Rechtsprechung lassen einen Einbezug von Staatsstrassen in Tempo-30-Zonen zwar zu, dies kommt aber nur infrage, wenn Tempo 30 in Würdigung der gesamten konkreten Umstände verhältnismässig erscheint.

Da das Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmenden massgeblich vom Erscheinungsbild einer Strasse geprägt wird, erfordert das Herabsetzen der Innerortsgeschwindigkeit auf Staatsstrassen in der Regel entsprechende flankierende Massnahmen wie etwa verkehrsberuhigende bauliche Elemente oder einen Strassenrückbau, ansonsten tiefere Geschwindigkeiten erfahrungsgemäss nicht eingehalten werden. Bei der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen muss zudem gewährleistet werden, dass der Verkehr nicht auf das untergeordnete Strassennetz und somit in lärmempfindliche Gebiete ausweicht.

Aus diesen Gründen und angesichts der generellen bundesrechtlich vorgesehenen Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h gemäss Art. 4a der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) werden Tempozonen auf Staatsstrassen nur in besonderen Situationen, namentlich in einem Ortszentrum oder Altstadtgebiet, bewilligt. So bestehen in den Gemeinden Dachsen, Elgg, Aeugst a. A. und Uitikon Tempo-30-Zonen auf Staatsstrassen.

Bezüglich der kommunalen Zuständigkeiten ist darauf hinzuweisen, dass § 27 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (LS 741.2; KSigV) die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen in den Städten Zürich und Winterthur für sämtliche Strassen (mit Ausnahme der Autobahnen und Autostrassen) an die dortigen Behörden delegiert.

Lediglich bei Verkehrsanordnungen mit Auswirkungen auf das Durchgangsstrassennetz ausserhalb des Stadtgebietes ist die Zustimmung der Kantonspolizei erforderlich (§ 28 KSigV).

Zu Frage 2:

Dem Regierungsrat ist eine derartige «Erkenntnis der Stadt Zürich» nicht bekannt. In seiner Antwort vom 11. März 2015 auf die Interpellation von Markus Knauss und Simone Brander betreffend Strassenlärm- sanierung in der Stadt Zürich, Hintergründe zu zusätzlichen Tests für lärmarme Strassenbeläge als Sanierungsmassnahme (GR Nr. 2014/275), führte der Stadtrat von Zürich unter anderem aus: «Es ist nicht geplant, die Einführung von Tempo 30 durch den Einbau von lärmarmen Belägen zu ersetzen. Vielmehr handelt es sich dabei um eine zusätzliche bzw. in Zukunft allenfalls um eine alternative Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle. Ziel ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und zwar entsprechend der Vorschrift in der LSV möglichst mit Massnahmen an der Quelle. Mit dem Einbau von lärmarmen Belägen zu Testzwecken wird deren Langzeitverhalten untersucht. Mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen soll die Eignung von lärmarmen Belägen als zusätzliche bzw. in Zukunft allenfalls alternative Lärmsanierungsmassnahme zuverlässiger als heute beurteilt werden können.»

Zur Erreichung der bundesrechtlich vorgeschriebenen Zielsetzungen der Lärmbekämpfung sind sämtliche Massnahmen – die alle Vor- und Nachteile aufweisen – in Betracht zu ziehen. Dazu gehören auch lärmarme Beläge, die jedoch nach heutigem Erkenntnisstand hinsichtlich Lebensdauer und Kosten gewisse Mängel aufweisen und deren akustisches Langzeitverhalten noch unklar ist.

Zu Frage 3:

Das kantonale Tiefbauamt hat im letzten Jahr ein Konzept zur Planung und Erstellung von Teststrecken für lärmarme Beläge im Kanton Zürich erarbeitet, das im Februar 2015 genehmigt wurde. Als nächster Schritt erfolgt die Evaluation geeigneter Teststrecken. Ziele des Konzepts sind die Ermittlung von Erfahrungswerten für den Kanton Zürich bezüglich Auswahl, Anforderungen und Einbautechnik von lärmarmen Belägen, das Monitoring der technischen und akustischen Belageigenschaften im Betrieb sowie die Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten im Rahmen der Lärmsanierung.

Zu Frage 4:

Das kantonale Tiefbauamt verfolgt die Entwicklung von lärmarmen Belägen aufmerksam und nimmt regelmässig an internationalen Fachtagungen teil. Das Bundesamt für Umwelt und das Bundesamt für Strassen haben seit 2000 bereits drei Forschungsprojekte ausgelöst, in denen

die Eigenschaften und das Alterungsverhalten von unterschiedlichen Typen lärmarmen Beläge untersucht werden. Die Ergebnisse wurden in mehreren Teilberichten veröffentlicht.

Die Lebensdauer der bisher verfügbaren lärmarmen Beläge ist mit 10 bis 15 Jahren nur etwa halb so gross wie diejenige von herkömmlichen Deckschichten. Dies führt neben den höheren Kosten zu deutlich mehr Baustellen und Störungen auf dem Staatsstrassennetz. Hinzu kommen die Mehrkosten von rund 20% für die Lieferung und den Einbau lärmarmen Beläge. Somit sind die Lebenszykluskosten lärmarmen Beläge deutlich höher als von herkömmlichen Standardbelägen. Zudem ist die Festigkeit von lärmarmen Deckschichten schlechter als bei herkömmlichen Belägen, was bei starker Beanspruchung etwa durch Schwerverkehr zu Schäden führen kann. Damit verbunden ist eine Abnahme der lärmsenkenden Wirkung. Schliesslich verringern im Innerortsbereich verschiedene Oberflächenelemente wie Schachtdeckel, Markierungen, Übergänge, Flickstellen und Tramgeleise die lärmindernde Wirkung.

Neben den eigenen Untersuchungen (vgl. Beantwortung der Frage 3) beobachtet das Tiefbauamt die laufenden Forschungsprojekte und die Entwicklung von lärmarmen Belägen aufmerksam.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi