

Sitzung vom 3. April 2013

371. Anfrage (Massnahmen an der Quelle bei Strassenlärmsanierungen)

Kantonsrat Andreas Wolf, Dietikon, hat am 14. Januar 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Kanton und Gemeinden haben vom Bund den Auftrag, bis 2018 Kantons- und Gemeindestrassen bezüglich Strassenlärm zu sanieren. In den meisten Gemeinden sind in der Zwischenzeit die Sanierungsprojekte evaluiert. In einem nächsten Schritt geht es um die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen. Gemäss Umweltschutzgesetz haben dabei Massnahmen an der Quelle Vorrang, das heisst es sollen prioritär verkehrlenkende und -beschränkende Massnahmen, Temporeduktionen sowie Belagsanierungen geprüft und umgesetzt werden. Das Bundesgericht bestätigte in seiner Entscheid vom 9. September 2010 betreffend «Lärmsanierung Stadtkerndurchfahrt Zug» diese Priorisierung.

Diesbezüglich bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wird bei den aktuellen Lärmsanierungsprojekten systematisch überprüft, ob Massnahmen an der Quelle möglich sind? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum nicht?
2. Gibt es Argumente, die gegen Massnahmen an der Quelle sprechen?
3. Bei wie vielen bereits umgesetzten oder im Umsetzungsprozess stehenden Lärmsanierungsprojekten wurden/werden Massnahmen an der Quelle getroffen?
4. Um was für Massnahmen handelt es sich dabei? In welchen Gemeinden wurden/werden diese getroffen?
5. Kann eine Prognose gestellt werden, bei wie viel Prozent der bis 2018 zu sanierenden Strassenabschnitte Massnahme an der Quelle getroffen werden können?
6. Immer wieder kommt es vor, dass Fahrzeuge nach dem Vorführtermin beim Strassenverkehrsamt rechtswidrig umgebaut werden und so auf der Strasse erhöhte Lärmemissionen verursachen. Welche Mittel stehen der Polizei zur Verfügung, um gezielt gegen solche Lärmsünder vorzugehen? Wie viele Strafen wurden in den letzten drei Jahren wegen Betriebs von zu lauten Fahrzeugen ausgestellt?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Andreas Wolf, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

In den laufenden Verfahren wurden und werden Massnahmen an der Quelle (Verkehrslenkung und -verlagerung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärmmindernde Fahrbahnbeläge) geprüft und das Ergebnis in den entsprechenden Projektfestsetzungen festgehalten. Aufgrund von Einsprachen zu den Lärmsanierungsprojekten in den Gemeinden Wetzikon und Dietikon hat die Fachstelle Lärmschutz einen Auftrag erteilt, um Strassenabschnitte mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen allgemein betreffend Geschwindigkeitsreduktionen systematisch im Sinne des Bundesgerichtsurteils 1C_45/2010 vom 9. September 2010 (betreffend Strassenlärmsanierung in Zug) beurteilen zu können. Zu diesem Zweck werden in einer direktionsübergreifenden Arbeitsgruppe Kriterien entwickelt, nach denen inskünftig entschieden werden soll, ob im konkreten Fall Massnahmen an der Quelle getroffen werden sollen oder nicht. Daran beteiligt sind die Volkswirtschaftsdirektion, die Sicherheitsdirektion und die Baudirektion.

In vielen Ortschaften laufen parallel zum Lärmsanierungsprojekt die Planungs- und Projektierungsarbeiten für neue Strassen bzw. die Stadtbahn Limmattal (Uster, Wetzikon, Obfelden, Ottenbach, Stadtkreise in Zürich, Dietikon, Schlieren, usw.). Diese Projekte haben einen erheblichen Einfluss auf das zukünftige Verkehrsregime in den Orten. Eine umfassende Betrachtung der verschiedenen Strassenabschnitte drängt sich daher erst nach Vorliegen von festgesetzten bzw. genehmigten Strassen-/Bahnprojekten auf.

Beim Quellenlärm von Fahrzeugen sind zwei Lärmarten zu unterscheiden: Antriebsgeräusche (Motor, Getriebe) einerseits, die bis zu 35 km/h bei Personenwagen und bis zu 65 km/h bei Lastwagen dominierend sind, sowie das Abrollgeräusch der Reifen andererseits, das bei höheren Geschwindigkeiten dominierend wird.

Massnahmen, um Fahrzeuge wirksam leiser zu machen, müssen auf der EU-Ebene erlassen werden. Für den Strassenhalter gibt es keine direkten Möglichkeiten, auf diesen Teil der Lärmentwicklung Einfluss zu nehmen. Die Unterscheidung zwischen Antriebs- und Reifenlärm ist aber trotzdem wesentlich, da er bei der Erwägung der Einführung von Tempo-20- oder Tempo-30-Zonen zu beachten ist.

Zu Frage 2:

Bei Deckbelägen wird eine Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren angestrebt, weil das Staatsstrassennetz im Kanton Zürich hoch belastet ist und das Tiefbauamt dessen hohe Verfügbarkeit und einen optimalen Zustand zu sichern hat. Die bisher verfügbaren lärmarmen Beläge haben eine voraussichtliche Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren. Wird die akustisch vorgeschriebene Wirkung unterschritten, sind die Beläge zu ersetzen. Dies hätte zur Folge, dass die Anzahl Baustellen und Störungen auf dem Staatsstrassennetz beinahe verdoppelt würde. Störungen auf dem übergeordneten Strassennetz können kurzzeitig zu Verdrängungsverkehr auf das untergeordnete Strassennetz führen. Zudem verursachen lärmarme Beläge durch die kürzere Gebrauchsdauer und den frühzeitigen Ersatz gegenüber den bisher verwendeten Standardbelägen höhere Kosten. Die verlangte Wirkung und Dauerhaftigkeit von lärmarmen Fahrbahnbelägen ist noch nicht abschliessend nachgewiesen. Untersuchungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und des Bundesamtes für Umweltschutz (BAFU) zu den Belägen sind noch im Gange. Das Tiefbauamt verfolgt diese Untersuchungen und die Entwicklung solcher Beläge aufmerksam.

Kann eine tiefere Geschwindigkeit nur mit der baulichen Umgestaltung des Strassenraums erreicht oder nur durch Geschwindigkeitskontrollen umgesetzt werden, eignen sich die entsprechenden Strassenabschnitte kaum für eine zeitliche Koordination mit einem Lärmsanierungsprojekt. Werden für solche Strassenabschnitte aber Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet oder der Strassenraum umgestaltet, sind die Massnahmen so auszugestalten, dass Geschwindigkeitsreduktionen erzielt werden. Auf dem bestehenden Staatsstrassennetz sind Geschwindigkeitsreduktionen ebenfalls nur dort in Erwägung zu ziehen, wo auf dem untergeordneten Strassennetz herabgesetzte Geschwindigkeiten gelten, keine Ausweich- bzw. Umwegfahrten möglich sind oder keine Verlagerungswirkungen auftreten.

An stark belasteten Strassenabschnitten bestimmt meistens die Nachtlärmbelastung den Sanierungsumfang. Geschwindigkeitsreduktionen müssen deshalb als Massnahmen an der Quelle auch in der Nacht von motorisierten Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden. Eine Durchsetzung allein mittels Geschwindigkeitskontrollen ist nicht erwünscht.

In Zukunft sind bei raumplanerischen Massnahmen und bei Bauprojekten die Chancen und Möglichkeiten auszuschöpfen, eine gesamtheitliche Betrachtung des Strassenraums vorzunehmen und dabei auch den Anliegen des Lärmschutzes Rechnung zu tragen. Die Umsetzung dieser eher langfristigen raumorientierten Betrachtung schliesst einzelne Massnahmen an der Quelle wie Geschwindigkeitsreduktionen nicht aus.

Eine zeitliche Koordination von baulichen Massnahmen im Strassenraum mit den Strassenlärmsanierungsprojekten hätte zur Folge, dass die Sanierungsfristen von 2018 mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden könnten.

Zu Fragen 3 und 4:

In den bisherigen Lärmsanierungsprojekten an Staatsstrassen sind keine Geschwindigkeitsreduktionen getroffen und keine lärmarmen Beläge eingebaut worden. In zahlreichen Gemeinden sind aber in den letzten Jahren aus verschiedensten Gründen auf dem Gemeindestrassennetz teilweise flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt worden. Unter anderem konnte damit auch die Lärmbelastung gesenkt werden.

Die Lebensdauer und damit der Ersatzzeitpunkt von Belägen werden auf dem Staatsstrassennetz hauptsächlich durch die Verkehrsbelastung, insbesondere durch den Lastwagenanteil, bestimmt. Dies ist ein kontinuierlicher Prozess. Der einzubauende Standardbelagstyp kann somit jederzeit angepasst werden. Neue Erkenntnisse können unabhängig von laufenden Lärmsanierungsprojekten jederzeit einfließen.

In Dietikon und Wetzikon sind die Abklärungen über Massnahmen an der Quelle, insbesondere Geschwindigkeitsreduktionen, noch im Gange.

Zu Frage 5:

Zum heutigen Zeitpunkt kann keine Prognose gestellt werden, an wie vielen Strassenabschnitten bis 2018 Massnahmen an der Quelle (lärmarme Beläge, Geschwindigkeitsreduktionen) umgesetzt sein werden. Neben den Massnahmen an der Quelle werden auch raum- und verkehrsplanerische Entscheidungen einen Einfluss auf die Strassenlärmemissionen haben.

Zu Frage 6:

Die Kantonspolizei prüft bei jeder Kontrolle von Motorfahrzeugen, ob sich die Fahrzeuge in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand befinden. Werden bei Fahrzeugkontrollen technische Eingriffe in die Geräuschdämmung festgestellt, erfolgt die Rapporterstattung an die zuständige Strafuntersuchungsbehörde. Zusätzlich erfolgt eine Meldung an das zuständige Strassenverkehrsamt für eine ausserperiodische Nachprüfung des Fahrzeugs. Bei unklarer Sachlage ist die Sicherstellung des Fahrzeugs mit anschliessender Geräuschmessung durch den Technischen Verkehrszug der Verkehrsabteilung Zürich möglich.

Art. 53 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) schreibt vor, dass die durch ein Fahrzeug erzeugten Geräusche das technisch vermeidbare Mass, insbesondere die vom Bund vorgegebenen Grenzwerte, nicht

überschreiten dürfen. Auspuff- und Ansaugvorrichtungen sind mit wirksamen und dauerhaften Schalldämpfern auszurüsten. Verursachen andere Teile vermeidbaren Lärm, so sind schalldämpfende Massnahmen zu treffen. Unnötige lärmsteigernde Eingriffe am Fahrzeug sind zudem untersagt, selbst wenn die zulässige Geräuschgrenze eingehalten bleibt. In den letzten drei Jahren (1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2012) wurden im Kanton Zürich 215 Verstösse gegen Art. 53 VTS angezeigt. Die Kantonspolizei führt keine Statistik über die Verurteilungen aufgrund dieser Verzeigungen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi