

15. Lärmsanierung durch Flüsterbeläge auf Staatsstrassen

Postulat Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) vom 4. Mai 2020

KR-Nr. 122/2020, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Gabi Petri hat an der Sitzung vom 17. August 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Wir fordern vom Regierungsrat einen Bericht, wie eine Lärmsanierung durch Flüsterbeläge umgesetzt werden könnte. Er soll aufzeigen, welche Strecken der Staatsstrassen mit Überschreitung der Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der Lärmreduktion durch Flüsterbeläge anstelle Temporeduktionen saniert werden könnten. Die Mehrkosten sind aufzudecken. Nun, der Regierungsrat war bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Aber die Grünen haben die Diskussion verlangt. Aus welchem Motiv? Aus taktischen Überlegungen: Mit der Übergabe meines Postulates an den Regierungsrat hätte mein Postulat das Postulat der Grünen, Lärmsanierung durch Temporeduktion auf Staatsstrassen (KR-Nr. 10/2020) überholt. Das Postulat mit der Temporeduktion wurde vor zwei Monaten überwiesen. Die Diskussion war emotional, das wird heute nicht anders sein, denn das Thema Strassenverkehr polarisiert. Was hat mich zu diesem Vorstoss motiviert? Nun, vor der Pandemie (Covid-19-Pandemie) war ich einige Male in Italien, und ich staunte, dass auf den Autobahnen der Verkehrslärm kaum wahrnehmbar ist. Kann sich Italien Flüsterbeläge leisten und das reiche Zürich nicht? Dass es auch anders geht, zeigt der aus Zürcher Sicht gern belächelte Kanton Aargau. So setzt er als erster Deutschschweizer Kanton konsequent auf Flüsterbeläge. Er konnte auf die guten Erfahrungen der Westschweizer Kantone zurückgreifen. Seither haben sich Delegationen aus 15 weiteren Kantonen im Aargau kundig gemacht, nur die Zürcher noch nicht. Inzwischen hat der Kanton Aargau 70 Kilometer dieser Flüsterbeläge eingebaut. Innerorts ist dies vielerorts Standard geworden.

Effektiv gibt es ja drei Möglichkeiten, den Lärm an der Quelle zu reduzieren: Leise Reifen, lärmarme Beläge und Geschwindigkeitsanpassungen. Die Vorschriften für Reifen sind aber auf Bundesebene geregelt, da können wir nicht viel erreichen. Bleiben noch die Beläge und die Geschwindigkeit. Eine Reduktion von Tempo 50 auf 30 gibt lediglich 2,5 Dezibel Lärmsenkung. Mit modernen Flüsterbelägen werden Lärmsenkungen von 6 Dezibel erzielt. Das BAFU, Bundesamt für Umwelt, spricht von bis zu 8 Dezibel. Dieses Potenzial möchten ich und meine Mitunterzeichner nutzen. Die Klimaallianz habe ich gestresst über den Abschnitt Lärmreduktion durch Flüsterbeläge anstelle Temporeduktionen. Sie meinen, dass die Lärmsanierung mit Temporeduktion ausgeschlossen wird. So ist es ja nicht, denn das Postulat «Lärmsanierung durch Temporeduktion auf Staatsstrassen» hat

der Kantonsrat ja bereits überwiesen. Meine Meinung ist, dass, wenn eine Temporeduktion mit Lärmsenkung von 2,5 Dezibel nicht ausreicht, eben die Flüsterbeläge zum Einsatz kommen, auch wenn dies mehr kostet. Dies alles zeigt den Bedarf einer Güterabwägung, deshalb braucht es beide Postulate. Die Postulate ergänzen sich. Dies hat auch der links-grüne Stadtrat von Zürich gemerkt. Bisher hat der Stadtrat vor allem auf Tempo 30 gesetzt. Nun vollzieht das Tiefbauamt eine Kehrtwende: Rund ein Drittel des städtischen Strassennetzes soll in den kommenden 25 Jahren mit lärmarmen Belägen versehen werden. Die lärmarmen Beläge sollen überall dort zum Einsatz kommen, wo die Immissionsgrenzwerte trotz Temporeduktion nicht eingehalten werden können oder wo Tempo 30 den öffentlichen Verkehr ausbremst. Hat die kantonsrätliche Klimaallianz die Zeichen der Zeit nicht erkannt?

Zum Schluss einen Aufruf an die Medien: Achten Sie darauf, welche Parteien ihre Wähler weiterhin mit Strassenlärm belästigen wollen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Ja, geschätzte Anwesende, aber vor allem geschätzter Thomas Lamprecht, wir haben vor ein paar Wochen zur parlamentarischen Initiative von Thomas Lamprecht (*KR-Nr. 53/2022*) quasi zum selben Thema hier drinnen diskutiert. Ich habe Ihnen schon damals eigentlich ganz grundsätzlich zu erklären versucht, dass es nicht sehr sinnvoll ist, den Lärm prioritär, so wie Sie das in der PI damals verlangt haben, also prioritär und flächendeckend mit der teuersten aller Massnahmen, nämlich mit lärmarmen Belägen zu bekämpfen; auch deshalb nicht, weil es dadurch nochmals 20 bis 30 Jahre dauern würde, bis die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllt werden. Auf weitere fachliche Inputs und Wiederholungen verzichte ich jetzt, Sie können das nachlesen.

Nur 71 Mitglieder dieses Rates haben die PI vor mehreren Wochen vorläufig unterstützt, und somit kann eine Kommission, hier die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*), den gesetzgeberischen Prozess an die Hand nehmen. Dass Sie jetzt aber das alte Postulat noch aufrechterhalten und einen Bericht zur Umsetzung der Lärmsanierung mit Flüsterbelägen, diesmal nicht prioritär, sondern anstelle, so wie es im Text steht – eine kleine sprachliche Variation –, also Flüsterbeläge anstelle von Temporeduktionen verlangen, obwohl der Gesetzgebungsprozess jetzt, ja, schon vor ein paar Wochen, von Ihnen angeschoben worden ist, scheint mir ein wenig unsinnig. Sie lassen einfach die Verwaltung für sich arbeiten und lassen schon heute Listen zu lärmbelasteten Staatsstrassen erstellen, obwohl beim zugrundeliegenden Gesetzgebungsprozess, den Sie angeschoben haben, noch nicht einmal klar ist, ob die Mehrheit dieses Rates diese zu teure, zu lange andauernde Massnahme in ihrer Priorisierung, so wie Sie das beschlossen haben, überhaupt unterstützen wird. Aber vielleicht ist Ihnen das einfach zu wenig, zu kompliziert. Sie wollen nicht abwarten oder denken sich einfach: Doppelt gemoppelt ist besser.

Wir Grüne haben diese ausschliessliche Priorisierung von lärmarmen Belägen schon damals nicht unterstützt. Und lärmarme Beläge flächendeckend anstelle von Temporeduktionen, wie Sie das heute wieder verlangen, unterstützen wir generell überhaupt nicht. Damit zielen Sie an einem schon seit 35 Jahren gesetzlich

vorgeschriebenen und effizienten Lärmschutz komplett vorbei. Dieses Postulat ist in jeder Art und Weise überflüssig, sowohl inhaltlich wie auch im parlamentarischen Zusammenspiel. Und versuchen Sie nicht einen Gegensatz zur Stadt Zürich zu kreieren, ich habe Ihnen das das letzte Mal gesagt: Wir sind dann für Flüsterbeläge, wenn man mit Tempo 30 nicht die Grenzwerte einhalten kann – als Ergänzung, aber nicht prioritär und sicher nicht anstelle.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Die meisten Leute wollen völlig unabhängig von ihrer politischen Ausrichtung an einem Ort ohne wesentliche Lärmbelastung leben. Das ist gut nachvollziehbar, schliesslich ist das ein Stück Lebensqualität. Leider ist es noch nicht Realität.

Wir Grünliberalen stehen dafür ein, dass Anwohnerinnen und Anwohner nicht durch übermässigen Lärm belästigt werden. Der Strassenlärm ist eine der wesentlichen Lärmquellen, die durch verschiedene Massnahmen vermindert werden kann. In der Priorität der Massnahmen sehen wir in erster Linie eine Reduktion des motorisierten Verkehrs, zweitens eine Temporeduktion. Beides ist nicht nur lärmtechnisch positiv, sondern auch raumplanerisch, umwelt- und sicherheitspolitisch. Sind diese Möglichkeiten ausgeschöpft, sollen, drittens, auch Strassenbeläge eingebaut werden, die weniger Lärm erzeugen. Dieser Vorstoss postuliert lärmreduzierende Strassenbeläge anstelle von Temporeduktionen. Das ist die falsche Prioritätensetzung und deshalb überweisen wir das Postulat nicht.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Die Lärmsanierung der Kantonsstrassen muss stärker vorangetrieben werden, in erster Linie mittels Massnahmen an der Quelle, sprich mittels Temporeduktionen und lärmarmen Strassenbelägen. Denn trotz den erfolgten Erstsanierungen sind nur schon ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin hunderttausende Personen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten betroffen. Massnahmen an der Quelle sind deshalb unumgänglich, Massnahmen, welche in erster Linie durch Geschwindigkeitsreduktionen erfolgen sollen, da diese gleichzeitig auch einen positiven Einfluss auf die CO₂-Emissionen und die Verkehrssicherheit haben. Und wir haben es bekanntlich sogar schwarz auf weiss seit nicht allzu langer Zeit, als Bundesgerichtsentscheid und auch als Antwort des Regierungsrates.

Temporeduktionen sind, gestützt auf eine Gesamtbetrachtung, taugliche und angemessene Mittel, um übermässige Lärmemissionen zu vermindern. Das Bundesamt für Strassen hat im Oktober 2019 einen Forschungsbericht Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen und der Einsatzgrenzen und Umsetzung veröffentlicht. Die Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 innerorts führt demnach zu einer Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Verkehrssicherheit wird verbessert und die Lärmbelastung vermindert. Insbesondere nehmen die lästigen Pegelspitzen und die schnellen Pegelanstiege merklich ab. Wie Sie unschwer feststellen können, ist die beste Variante immer eine Geschwindigkeitsreduktion, denn diese ist effizient und günstig. Falls diese jedoch nicht umsetzbar ist, kann als Variante durchaus auch der Einsatz von lärmarmen Strassenbelägen sinnvoll sein. Wir hät-

ten deshalb das folgende Postulat unterstützen können, wenn Sie nicht das Wörtchen «anstelle» in den Postulatstext reingeschrieben hätten. Denn aus unserer Sicht muss beides möglich sein: Geschwindigkeitsreduktionen und lärmarme Strassenbeläge, wobei Geschwindigkeitsreduktion als zu priorisierende Lärmreduktionsvariante immer allen anderen Möglichkeiten vorgezogen werden soll. Wir lehnen das einseitige Postulat deshalb ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Themen wie Lärmschutz, Tempo, 30 und so weiter haben ja gerade Hochkonjunktur, und das ist auch nicht schlecht so. Denn Lärm durch Verkehr auf den Strassen, durch Autos oder Motorfahräder, das ist für Menschen störend und das wirkt auch als Hindernis für Wohnbauprojekte. Aufgrund der strengen Lärmschutzvorgaben der nationalen Lärmschutzverordnung, das ist klar, sind um die Jahreswende gleich zwei Wohnbauprojekte in Zürich die Bewilligungen entzogen oder verweigert worden. Bauen entlang von Strassen wird je länger, desto schwieriger, und es besteht wieder einmal ein Zielkonflikt, nämlich zwischen der baulichen Verdichtung und Lärm- und Gesundheitsschutz. Und es gibt ja, wie auch schon gehört heute, diverse Möglichkeiten, um eben diesen Lärm einzudämmen. Wir sind uns alle einig, er soll eingedämmt werden, aber wie, da scheiden sich die Geister offenbar massiv. Schallschutzwände, Tempo 30 oder eben die heute diskutierten Flüsterbeläge, die für die FDP sicherlich eine der valabelsten Massnahmen sind; und dies wird ja auch vom BAFU anerkannt. Neben weiteren Vorteilen bieten die Flüsterbeläge eine generelle Reduzierung des Strassenlärms nicht nur – und das haben wir vorhin schon gehört – im Einzelfall, sondern eben auch für den ganzen Siedlungsraum.

Was verlangen wir konkret mit unserem Postulat? Nicht mehr, aber auch nicht weniger als einen Bericht, der aufzeigen soll, wo und wie im Kanton auf Staatsstrassen Flüsterbeläge zur Lärmsanierung eingebaut werden sollen, und zwar – und das ist richtig – anstelle von Temporeduktionen. Denn die sind da und dort eben doch umstritten. Und tatsächlich, es gibt eine kleine Differenzierung: anstelle Priorisierung. Es ist eine sprachliche, aber es ist auch eine inhaltliche Priorisierung. Man kann das als Trotz abtun, aber man kann eben auch genau sein und diese sprachliche und inhaltliche Differenzierung durchaus zur Kenntnis nehmen. Warum möchten wir also lieber Flüsterbeläge als Temporeduktionen auf Staatsstrassen? Aus unserer Sicht eignen sich Temporeduktionen für den siedlungsorientierten Strassenraum und im Bereich von Schulen, Heimen und auch da, wo es eben um zusätzliche Sicherheitsaspekte geht. Staatsstrassen sollten aus unserer Sicht ihre Funktion als verkehrsorientierter Strassenraum wahrnehmen können, auch innerorts, wo es darum geht, den Durchgangsverkehr zu bündeln und die Durchfahrt gemäss Durchgangsstrassenverordnung zu garantieren. Natürlich sind wir als bürgerliche Partei auch kostenaffin und wir wissen um die Diskussion möglicher Mehrkosten wegen der kürzeren Lebensdauer von Flüsterbelägen. Darum möchten wir in der Postulatsantwort auch eine Kostenbetrachtung, am besten auch unter Berücksichtigung der Gesamtenergiebilanz. Aus unserer Sicht ist nicht einzusehen, warum eine solche Gesamtbilanz für Flüsterbeläge anstelle der umstrittenen – und ich sage es jetzt so – Temporeduktion nicht im Interesse von allen

Parlamentarierinnen und Parlamentariern sein müsste. Es geht doch eigentlich um eine Gesamtschau. Und wir sind auch der Meinung, es sei an der Zeit, dass der Kanton das Potenzial der Flüsterbeläge für die Staatsstrassen endlich ernst nimmt. Ich muss hier leider doch eben wieder auf die Stadt Zürich verweisen: Vor einer Woche konnte man im Tages-Anzeiger lesen, dass die Stadt Zürich das bereits erkannt hat. Sie verbaut nämlich auf 200 Kilometern Strassen neu Flüsterbeläge, und was die Stadt Zürich kann, das sollte doch auch für den Kanton möglich sein. Wir überweisen. Besten Dank.

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Als mir Thomas Lamprecht das vorliegende Postulat gezeigt hat, war ich hellauf begeistert und gerne bereit, dieses mitzuunterzeichnen. Wie oft haben wir hier im Rat schon über Lärmbelastungen gesprochen, sei es auf der Strasse oder in der Luft. Da gibt es eine echte Alternative mit den Flüsterbelägen, und wie reagieren die Grünen? Sie möchten dieses nicht an ihren eigenen Regierungsrat überweisen. Ein Schelm ist, wer Böses denkt. Wir möchten eine Auslegeordnung der Regierung über die Strassen, welche mit Flüsterbelägen statt mit Temporeduktionen ihre Immissionsgrenzwerte reduzieren könnten. Denn Lärmreduktionen allein durch den Langsamverkehr erreichen zu wollen, ist sehr engstirnig, kommen doch immer von links-grün Aussagen, wie offen sie für neue Technologien seien. Und wie Thomas auch bereits ausgeführt hat, müssen wir keinen Blindversuch starten, sondern können das Know-how bei den Aargauern abholen. Ich selber gehöre auch zu den hauptstrassen- respektive autobahn-lärmgeplagten Einwohnern des Kantons. Vor Jahren wurde uns der Vorschlag gemacht, die Autobahn mit Lärmschutzwänden einzukleiden. Aber wollen wir an eine Wand schauen?

Im Jahr 2022 haben wir Möglichkeiten, Lärm zu reduzieren, ohne alle auszubremesen. Nach wie vor stehe ich hinter diesem Postulat und bitte Sie, uns bei der Überweisung zu unterstützen, um zukünftig auch im Kanton Zürich an der einen oder anderen Strasse, zumindest als SVP/EDU-Wähler, ruhiger schlafen zu können. Danke.

Barbara Günthard Fitze (EVP, Winterthur): Das Thema «Flüsterbelag-Lärmsanierung» ist aktuell ein heisses, grosses Thema. Es wird auch überkantonal diskutiert, ausprobiert, angepasst, vertagt, verzögert, je nachdem, woher die Problematik angeschaut wird. Es braucht verschiedene Massnahmen, wir haben das schon gehört, nicht nur Flüsterbeläge: die Reifenqualität, das Tempo, um nur einige Massnahmen zu erwähnen.

Wir warten auf den Postulatsbericht des Regierungsrates und werden uns somit später festlegen, was wir weiter unterstützen werden, auch betreffend der kürzlich überwiesenen PI. Die EVP unterstützt die Überweisung.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es ist schon erstaunlich, seit das Thema «Flüsterbeläge» im Trend ist, entdecken auch unsere Bürgerlichen, unsere Ratsrechten das Thema Autolärm und haben ihr Universalmittel gefunden. Nun ja, es ist auch ein bisschen erstaunlich, hier den Unterschied zwischen dem Geschriebenen und dem

Gesprochenen zu hören. Geschrieben ist das Postulat nämlich ziemlich radikal, es will nämlich als ultimative Variante den Lärmschutz vor allen anderen Varianten hinstellen, während dem hier, wenn wir vorher ein bisschen zugehört haben, das sehr relativiert wurde. Offenbar haben Sie selber gemerkt, dass Ihr Postulat schon nicht das Gelbe vom Ei ist, zumindest in seiner Absolutheit.

Man kann schon sagen: Wir besprechen hier gewissermassen einen alten Zopf, denn es ist nicht das erste Mal, dass wir darüber sprechen. Und es ist auch allgemein bekannt – und hier müssen wir auch auf die Kosten zu sprechen kommen –, dass zwar der Flüsterbelag durchaus auch effizient ist, dass er etwas nützt, das bestreiten wir gar nicht. Aber wenn wir auf die Kosten schauen, muss man schon sagen: Das Ganze ist teuer. Und normalerweise, wenn es hier nicht ums Auto ginge, würde von Ihrer Seite Opposition kommen. Aber da es hier ums Auto geht, sind Ihnen offenbar plötzlich alle Kosten recht, obwohl das Ganze teuer ist, obwohl ein Flüsterbelag weniger lang hält und obwohl, nüchtern betrachtet, die Signalisation von Tempo 30 die viel effizientere, kostengünstigere Variante ist und diese, sofern sie genügt, auch klar zu bevorzugen ist.

Daher gilt auch für uns von der AL: Ja, solche Massnahmen, Flüsterbeläge, kann man von mir aus punktuell einsetzen, wenn wirklich alle Stricke reissen, wenn Tempo 30 nichts nützt, dann zusätzlich noch ein Flüsterbelag, aber wirklich nur dort, wo es notwendig ist, kostenbewusst. Wir als AL präsentieren uns, wenn Sie es schon nicht machen, gerne auch als budgetbewusste Partei, und wir werden das Postulat nicht überweisen. Besten Dank.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Lieber Thomas Lamprecht, wenn man glaubwürdig gegen Strassenlärm vorgehen will, dann sollte man das auf allen Ebenen tun, also das Problem an der Quelle anpacken und an der wichtigsten Quelle auch, nämlich am Auspuff. Das wäre sogar gratis zu haben. Man müsste nur die rechtlichen Grundlagen schaffen, um Fahrzeuge, die mutwillig sehr laut sind, aus dem Verkehr zu ziehen. Ich weiss, das ist nicht allein kantonale Zuständigkeit, aber die Bürgerlichen blockieren dieses Anliegen auf allen Ebenen. Also da müsste man halt schon auch ansetzen, wenn man in dieser Sache glaubwürdig sein möchte.

Dann noch zur Stadt Zürich im Umgang mit den Flüsterbelägen: In der Stadt Zürich ist es klar, Flüsterbeläge sind zweite Wahl. Sie kommen dann zum Einsatz, wenn Tempo 30 nicht reicht oder allenfalls nicht möglich ist. Aber zuerst Tempo 30 und dann, wenn nötig, allenfalls Flüsterbelag.

Und noch zur EVP: Wir sind enttäuscht. Wir sind ja auch nicht grundsätzlich und überall gegen Flüsterbeläge, aber wir sind einfach klar der Meinung: erste Wahl Temporeduktion, dann allenfalls Flüsterbeläge. Und uns enttäuscht schon, dass die EVP das nicht stützt und Temporeduktionen vermeiden möchte, indem man teure Flüsterbeläge einbaut. Das enttäuscht uns.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal: Es geht ja nicht um den Auspuff, es geht um die Beläge. Und an die Adresse von Gabi Petri: Sie erwarten einen Rückzug. Das macht aber keinen Sinn, denn meine PI «Bauen an Strassen» – haben wir überwiesen – löst das Lärmproblem nur dort, wo gebaut

werden möchte. Mit dem heutigen Postulat möchte ich die Lärmproblematik grundsätzlich angehen oder so wie Barbara Franzen es erwähnt hat: Es geht um eine Gesamtschau. Es geht um eine Gesamtschau, ob vielleicht 8 statt 3 Dezibel ein besserer Wert ist. Es geht auch um die Gesamtschau. Was kostet das? Wir wissen es nicht, und Sie können nicht jetzt bereits über die Kosten reklamieren, wenn wir sie nicht kennen. Deshalb möchten wir den Bericht haben. Und Italien kann es sich leisten, der Aargau macht es auch, der reiche Kanton Zürich nicht. Das widerspricht sich.

Regierungsrat Martin Neukom: Im Kanton Zürich leben immer noch 180'000 Personen über den Emissionsgrenzwerten und sind daher von erheblichen Lärmbelastungen betroffen. Und wir sollten diese Gesundheitsproblematik der Lärmbelastung nicht unterschätzen, es ist wichtig, dass wir hier Fortschritte erzielen können. Der Lärmschutz ist einer der Umweltbereiche, in denen wir in den vergangenen 30 Jahren leider sehr wenige Fortschritte gemacht haben. Aus meiner Sicht gibt es sechs Möglichkeiten, Lärmschutz zu betreiben und die Bevölkerung vor Lärm zu schützen: Es ist Tempo 30, was schon erwähnt wurde, es sind die Flüsterbeläge dieses Postulates, es sind die Lärmschutzwände; diese sind natürlich gerade im innerstädtischen Kontext oder bei Ortsdurchfahrten äusserst unerwünscht. Es ist die Elektromobilität. Damit kann man zwar nicht die Rollgeräusche reduzieren, aber immerhin die Motorengeräusche, die bei der Beschleunigung eine Rolle spielen. Es sind lärmarme Reifen. Hier sehe ich eigentlich fast das allergrösste Potenzial in technischer Hinsicht, denn hier könnte der Bund mit einer Vorschrift für lärmarme Reifen flächendeckend in sehr kurzer Zeit sehr, sehr viel erreichen. Leider gibt es aktuell ganz offensichtlich in der Bundespolitik keinen grossen Willen, dies vorzuschreiben. Das würde aber am meisten, sehr, sehr viel helfen. Und der letzte Punkt sind noch die Lärmschutzfenster. Das ist eine Ersatzmassnahme, das heisst, die Lärmsanierungspflicht bleibt bestehen, aber Lärmschutzfenster nützen natürlich den Betroffenen direkt sehr viel.

Gut, also zu den Flüsterbelägen: Das ist grundsätzlich eine sehr interessante Technik. Vielleicht zuerst etwas zur Funktionsweise: Das Rollgeräusch entsteht durch das Entweichen der Luft, wenn der Reifen abrollt. Der Reifen verdrängt Luft und diese Zischgeräusche werden nachher als Geräusche hörbar und sind als Lärm störend. Die semidichten Asphalte – das sind diese lärmarmen Beläge – sind porös. Das heisst, die Luft kann, statt dass sie auf die Seite entweicht, direkt in den Belag entweichen, und dadurch entsteht diese lärmarme Wirkung. Es wurde gesagt, lärmarme Beläge können extrem starke lärmindernde Wirkung haben. Ich habe schon Messungen gesehen von minus 8 Dezibel zu Beginn. Also wenn Sie da an der Strasse stehen, ist das extrem stark hörbar. Nur das Problem bei diesen lärmarmen Belägen ist, dass diese Poren mit der Zeit verstopfen aufgrund von Abrieb, und dadurch nimmt natürlich dann diese lärmindernde Wirkung ab. Wenn das nicht wäre, dann wären die lärmarmen Beläge natürlich deutlich besser geeignet. Und dass diese Poren verstopfen, heisst dann einfach, dass die lärmarme Wirkung schon nach fünf Jahren extrem viel tiefer ist, als sie zu Beginn war.

Ein weiteres Problem ist, dass sie weniger scherungsresistent sind. Also die Scherkräfte, diese Kräfte, wenn zum Beispiel ein Lastwagen abbiegt, diese Kräfte können diese Beläge weniger gut aushalten. Das heisst, sie gehen auch schneller kaputt, und zwar deutlich schneller. Und das ist halt einfach so, weil diese porösen Beläge diese Kräfte weniger gut aushalten können. Das heisst, ein lärmarmes Belag muss ungefähr nach zehn Jahren bereits ersetzt werden. Unsere Standard-Beläge, das sind die AC-8-Beläge halten locker 25 Jahre. Also Sie sehen, Sie müssen die Beläge doppelt so häufig ersetzen. Das heisst zwei Sachen: Einerseits bedeutet das doppelt so viele Baustellen im innerstädtischen Bereich – das ist auch sehr unbeliebt bei vielen Autofahrerinnen und Autofahrern – und andererseits heisst es natürlich deutlich höhere Kosten, weil diese Baustellen natürlich entsprechend etwas kosten. Ein weiteres Problem ist: Wenn wir im innerstädtischen Bereich schauen, dann gibt es häufig Baustellen, weil man die Strasse öffnen muss, um etwas im Untergrund zu machen, ein neuer Hausanschluss, Fernwärmeleitungen und so weiter. Wenn man nachher den Belag wieder einbaut, dann ist er nicht mehr lärmarm. Das heisst, man müsste eigentlich die komplette Strecke nochmals neu machen. Das heisst: Mit vielen Baustellen und vielen Flickern und vielen Gul-lideckeln beispielsweise nimmt die lärmarme Wirkung erheblich ab.

Grundsätzlich bin ich der Ansicht, dass lärmarme Beläge schon interessant sind. Sie werden sich aber noch weiterentwickeln müssen, damit sie zum Lärmschutz auch wirklich taugen. Dazu sind wir auch bereit: Das Tiefbauamt hat mehrere Dutzend Teststrecken, um genau diese Erfahrungen zu sammeln und zu schauen, wie gut es wirklich funktioniert, um es dann später auch entsprechend besser einsetzen zu können. Wie gesagt sind die lärmarmen Beläge natürlich nicht in allen Umgebungen gut geeignet.

Der Regierungsrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen und zum Thema Lärmschutz und Flüsterbelägen eine Auslegeordnung zu erstellen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 122/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.