

Zürich, 28. April 2014

KR-Nr. 100/2014

**A N F R A G E** von Roger Bartholdi (SVP, Zürich)

betreffend Wirksame Massnahmen gegen den Lärm

---

Am 30. April 2014 findet der internationale Tag gegen den Lärm statt. Anstatt mit Verboten und Einschränkungen können mit technischen bzw. baulichen Massnahmen direkt an der Quelle viel für den Lärmschutz erreicht werden. Mit sogenannten lärmindernden bzw. lärmarmen Strassenbelägen (u.a. Drainbelag) wird eine spürbare Reduktion der Lärmemission erzielt. Der Drainbelag wurde ursprünglich auf Flugplätzen verwendet, um Aquaplaning beim Landen zu verhindern. Seine wasserdurchlässige, poröse Schicht, welche Regenwasser zur Seite führt, hat auf Strassen mit entsprechender Geschwindigkeit eine lärmreduzierende Wirkung. Man rechnet mit 5 bis 10 dB weniger als herkömmliche Beläge. Zudem verschiebt sich die Geräuschfrequenz des Lärms nach unten, was ebenfalls positiv ist. Die Wirkung tritt offenbar erst im Geschwindigkeitsbereich ab 90 km/h ein, weil der Selbstreinigungseffekt bei tieferen Geschwindigkeiten nicht eintritt und dort die Poren der Beläge im Verlaufe der Zeit verschmutzt würden. Bereits 1998 erwähnte der Zürcher Regierungsrat als erste Massnahme die Anwendung von lärmarmen Strassenbelägen. Der Nanosoftbelag soll durch Zugabe von kleineren Körnern das Rollgeräusch zukünftig markant reduzieren.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch ist der Anteil von lärmarmen Belägen (Drainbelag) auf den Autobahnen im Kanton Zürich? Wo werden lärmreduzierende Strassenbeläge sonst noch eingesetzt?
2. Seit wann werden lärmreduzierende Strassenbeläge auf den zürcherischen Strassen verwendet?
3. Werden bei Sanierungen bzw. Erneuerungen der Strassenbeläge auf Autobahnen nur noch Drainbeläge verwendet oder werden noch herkömmliche Strassenbeläge verwendet? Ist der Einsatz von Nanosoftbelägen im Kanton Zürich bereits ein Thema?
4. Wie hoch sind die Mehrkosten von lärmarmen Belägen gegenüber den herkömmlichen Strassenbelägen? Wie hoch ist die Lebensdauer dieser Beläge? Welche weiteren Unterschiede gibt es zwischen diesen Strassenbelägen? Welche Erfahrungen und Erkenntnisse hat der Kanton gemacht?
5. Wie kann sichergestellt werden, dass stets die – offenbar notwendige – Geschwindigkeit von 90 km/h auf den Drainbelägen erreicht wird? Werden Baustellen und andere Unterhaltsarbeiten so angelegt, dass keine Temporeduktion unter 100 km/h signalisiert wird?
6. Als wie sinnvoll erachtet der Zürcher Regierungsrat den Einsatz der lärmindernden Wirkung leiser Strassenbeläge? Gibt es einen Beschluss, nur noch lärmarme Strassenbeläge auf Autobahnen zu verwenden? Welche Vorgaben oder Empfehlungen macht der Bund? Wie ist die zukünftige Strategie des Kantons?

Roger Bartholdi

100/2014