

Sitzung vom 17. März 2021

263. Anfrage (Sanierung Baltenswilerstrasse Bassersdorf)

Kantonsrat Thomas Lamprecht und Kantonsrätin Melissa Näf, Bassersdorf, haben am 7. Dezember 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Aktuell wird die Baltenswilerstrasse in Bassersdorf saniert. Die Sanierung erfolgt in zwei Etappen (2020 bis 2024). Als vielbefahrene Durchgangsstrasse verursacht diese viel Strassenlärm. Lärm stört und macht krank. Eine Lärmreduktion von Strassenlärm ist deshalb angezeigt.

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

1. Wurde ein Lärmgutachten erstellt? Wenn ja, wie lauten die Resultate?
2. Kann entlang der Baltenswilerstrasse noch gebaut werden? Oder scheitert eine Baubewilligung an den Lärmvorschriften?
3. Ist geplant, den Deckbelag lärmarm durch die Verwendung von Flüsterbelägen auszuführen (Lärmsenkung von 6 dB), oder wird stattdessen ein herkömmlicher Belag eingesetzt?
4. Welche weiteren Handlungsmöglichkeiten gibt es für eine Lärmreduktion an dieser Strasse?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Lamprecht und Melissa Näf, Bassersdorf, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss der Weltgesundheitsorganisation zählt die Lärmbelastung zu den grössten Verursachern von umweltbedingten Gesundheitsproblemen. In der Schweiz lebt ein Siebtel der Bevölkerung über den Immissionsgrenzwerten (IGW) der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41). Dies führt zu Beeinträchtigungen der Gesundheit (Herzkrankheiten, Schlafstörungen, Diabetes usw.) sowie zu Wertverlusten von Immobilien. Die lärmbedingten Verkehrskosten belaufen sich auf rund 2,7 Mrd. Franken pro Jahr (55% Gesundheits- und 45% Immobilienkosten; vgl. Studie «Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz, 2017», Bundesamt für Raumentwicklung, 2020).

Zu Frage 1:

Zum vorliegenden Strassenbauprojekt Baltenswiler-/Zürichstrasse wurde ein Lärmgutachten erstellt. Dieses kam zum Schluss, dass der Neubau des Kreisels, die Verkehrsumlegung und die Erstellung einer Lichtsignalanlage zu einer wahrnehmbaren Zunahme der Lärmimmissionen führen. Dies bedeutet, dass es sich beim Projekt um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne von Art. 8 LSV handelt. Die IGW sind bei den betroffenen Gebäuden bereits heute überschritten. Art. 11 des Umweltschutzgesetzes (SR 814.01) sowie Art. 13 Abs. 3 der LSV verlangen grundsätzlich, dass Massnahmen an der Quelle der Vorzug vor Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg gegeben wird. Ist auch Letzteres nicht möglich, können Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV gewährt werden. Vorliegend konnte die Lärmbelastung nicht mit Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg (zwischen Quelle und Gebäuden) unter die IGW gesenkt werden. Eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit wurde in zwei Lärmgutachten als nicht verhältnismässig beurteilt. Bezüglich des Einbaus von lärmarmen Belägen kamen die Gutachten zum Schluss, dass diese angesichts der Verkehrsbelastung zu wenig stabil sind und die akustische Wirkung schnell verlieren. Lärmschutzwände oder -wälle wurden aus Gründen des Ortsbildschutzes und der ungenügenden Wirkung verworfen. Deshalb wurden mit Beschluss vom 21. November 2018 Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV gewährt und Ersatzmassnahmen in Form von Schallschutzfenstern vorgesehen.

Zu Frage 2:

Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der Baltenswilerstrasse ist bei Bauvorhaben mit Auflagen zu rechnen, weil die IGW zum Teil (namentlich in den Wohnzonen) bis in die zweite Bautiefe überschritten werden. Deshalb sind im Rahmen von Bauprojekten bauliche und gestalterische Massnahmen zu prüfen, die Fenster von lärmempfindlichen Wohnräumen (Zimmer, Wohnzimmer usw.) gegen Lärm schützen oder eine lärmabgewandte Ausrichtung ermöglichen. Wenn sich aufgrund von wohnhygienischen, städtebaulichen und anderen Faktoren IGW-Überschreitungen nicht vollständig vermeiden lassen, sind Ausnahmegewilligungen zu beantragen. Voraussetzung dafür ist die Begründung eines öffentlichen Interesses an der Erstellung des Gebäudes durch die Gemeinde. Wurde das Projekt ernsthaft und nachvollziehbar lärmoptimiert, so erteilt der Kanton die lärmrechtliche Ausnahmegewilligung, gestützt auf Art. 31 LSV. Das Bundesgericht hat festgehalten, dass dieses Vorgehen als «ultima ratio» und nur bei Nachweis der Prüfung aller Massnahmen infrage kommt. An der Baltenswilerstrasse kann demnach nur gebaut werden, wenn das konkrete Projekt ernsthaft und nachvollzieh-

bar lärmoptimiert wurde und die Gemeinde das öffentliche Interesse an der Erstellung des Gebäudes ausführlich nachgewiesen hat. Sind diese beiden Voraussetzungen erfüllt, kann der Kanton die lärmrechtliche Ausnahmegewilligung erteilen. Gewerbebauten sind in der Regel ohne einschneidende Auflagen möglich, weil die lärmtechnischen Vorgaben mittels kontrollierter Lüftung und Einhaltung der Schalldämmanforderungen an die Gebäudehülle erfüllt werden können.

Zu Frage 3:

Seit 2016 führt das Tiefbauamt des Kantons Zürich ein Testprogramm mit lärmarmen Belägen auf ausgewählten Strecken durch. Diese werden mit einem akustischen und materialtechnischen Monitoring begleitet. Aufgrund der Resultate werden Massnahmen zur Verbesserung der akustischen und technischen Eigenschaften getroffen (Mischgut, Binder, Einbautechnik). Gleichzeitig werden auch die bereits lärmoptimierten AC8-Standardbeläge des Tiefbauamtes messtechnisch analysiert und verbesserte Typen entwickelt. Die bisherigen Erfahrungen in verschiedenen Kantonen zeigen, dass hochwirksame Beläge zwar eine hohe Anfangswirksamkeit mit Lärmreduktionen von bis zu 8 dB aufweisen, diese aber im Verlauf der Liegedauer schnell absinkt. Im Durchschnitt erreichen feinkörnige semidichte SDA₄-Beläge nach dem Einbau eine Wirkung von -6 dB. Nach fünf Jahren liegt diese im Mittel nur noch bei -3,5 dB und nach zehn Jahren noch bei -3 dB. Die bisherigen Messergebnisse lassen bei den neuen AC8-Typen auf eine lärmreduzierende Wirkung von rund 1 dB schliessen, was mit einem lärmarmen SDA₈-Belag vergleichbar ist (gemäss Bundesamt für Umwelt gilt ein Belag als «lärmarm», wenn er am Ende seiner Lebenszeit noch eine akustische Wirkung von -1 dB aufweist). Bei einem SDA₄-Belagstyp kann am Ende seiner Lebensdauer (ungefähr 12-15 Jahre) noch mit einer Wirkung von -3 dB gerechnet werden, bei einem SDA₈ (15-20 Jahre) noch mit -1 dB.

Zudem hat sich die Stabilität der lärmarmen Beläge als unbefriedigend erwiesen. Bis zuverlässige Resultate und bewährte Rezepturen vorliegen, kommen lärmarme SDA-Beläge (semidichte Asphaltbeläge) im Kanton Zürich nicht als reguläre Massnahme zur Lärmsanierung in Betracht.

An der Baltenswilerstrasse ist keine Teststrecke mit einem lärmarmen SDA-Belag vorgesehen. Geplant ist der Einbau eines neuen AC8-Belagstyps mit einer lärmreduzierenden Endwirkung von -1 dB, was mit einem lärmarmen SDA₈-Belag vergleichbar ist. Bezüglich Haltbarkeit und struktureller Tragfähigkeit sind AC8-Beläge jedoch deutlich leistungsfähiger und langlebiger als SDA-Beläge.

Zu Frage 4:

Die Lärmabklärungen im Rahmen des mit Beschluss vom 21. November 2018 festgesetzten Strassenbauprojekts sowie des mit Baudirektionsverfügung Nr. 526/2015 festgesetzten Lärmsanierungsprojekts ergaben, dass sich im Bereich der Baltenswilerstrasse keine Lärmschutzmassnahmen im Ausbreitungsbereich als verhältnismässig erwiesen haben. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit im Projektgebiet liegt deutlich unter 50 km/h, deshalb würde die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur zu einer geringfügigen Reduktion der Lärmbelastung führen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projekte wurden auch keine Begehren für eine Temporeduktion gestellt. Die Projekte wurden deshalb rechtskräftig festgesetzt. Entsprechend besteht zurzeit keine Grundlage für die Ergreifung von weiteren Lärmschutzmassnahmen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli