

17. Flüsterbeläge: Bauen an Strassen ermöglichen

Parlamentarische Initiative Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf), Josef Widler (Die Mitte, Zürich), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) vom 21. Februar 2022

KR-Nr. 53/2022

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Zahlreiche Grossprojekte sind in den letzten Jahren an den strengen Lärmschutzvorschriften gescheitert. Prominenteste Beispiele sind die Siedlung an der Winterthurerstrasse, der Brunaupark und das Projekt an der Bederstrasse. Das Zürcher Verwaltungsgericht hatte die entsprechende Ausnahmegewilligung aufgehoben, weil Alternativen beim Lärmschutz zu wenig geprüft und erörtert worden seien. Grundsätzlich kann eine Wohnsiedlung nicht gebaut werden, wenn die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten werden. Lange behelfen sich einzelne Kantone allerdings mit einem Trick, um dennoch bauen zu können: Sie liessen die Lärmwerte nicht an jedem Fenster einer Wohnung messen, sondern nur an einem sogenannten Lüftungsfenster, das mitunter auch zum Hof liegen konnte. 2016 hob das Bundesgericht diese Praxis auf und stufte sie als bundesrechtswidrig ein. Nun, mit dieser PI soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden, um mit Flüsterbelägen die lärmschutzrechtlichen Anforderungen für eine Baubewilligung zu ermöglichen. Meine exakte Formulierung lautet «eine Baubewilligung im Rahmen eines Gestaltungsplans»; «Gestaltungsplan», weil damit die Einfamilienhäuser ausgeschlossen sind. Es macht keinen Sinn, für Einfamilienhäuser einige wenige Meter Flüsterbeläge einzubauen. Es geht darum, die grossen Projekte zu ermöglichen.

Effektiv gibt es ja drei Möglichkeiten, den Lärm an der Quelle zu reduzieren: leise Reifen, lärmarme Beläge oder 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 Tempo 30 ergibt lediglich 2,5 Dezibel Lärmsenkung. Mit modernen Flüsterbelägen werden Lärmsenkungen von 6 Dezibel erreicht. Die Alternative mit den Flüsterbelägen scheinen uns gewinnbringend, denn als Massnahme zur Strassenlärmsanierung an der Quelle sind Flüsterbeläge zielführend. Mit modernen Flüsterbelägen können, wie vorher erwähnt, Lärmsenkungen von 6 Dezibel erreicht werden, das ist eine Lärmhalbierung.

Warum habe ich eine PI und nicht ein Postulat gemacht? Nun, die PI geht schneller – und heute besonders schnell. Ich habe sie Ende Februar dieses Jahres eingereicht, heute behandeln wir sie. Die PI kann auch in der Kommission mehrheitsfähig ausgestaltet werden. Sind Sie dabei?

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Ich habe nur zwei, drei kleine Ergänzungen zum Votum von Thomas Lamprecht. Es ist uns ein grosses Anliegen, dass grosse Wohnbauprojekte im Siedlungsgebiet weiterhin bewilligungsfähig bleiben. Dies ist auch im Sinne der inneren Verdichtung. Flüsterbeläge sind ein sehr

geeignetes Mittel dazu. Dies hat auch die Stadt Zürich vor kurzem erkannt und eine Flüsterbelags-Offensive angekündigt. Bitte unterstützen Sie unsere parlamentarische Initiative. Danke.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Strassenverkehrslärm, das wissen wir, ist störend, und er wirkt nun auch als Hindernis für Wohnbauprojekte. Aufgrund der strengen Lärmschutzvorgaben der nationalen Lärmschutzverordnung sind um die Jahreswende gleich zwei Wohnbauprojekte in Zürich nicht bewilligt worden. Entweder ist ihnen die Bewilligung entzogen worden oder sie ist ihnen verweigert worden, einmal durch das Bundesgericht, im anderen Fall bei einem Neubauprojekt einer Baugenossenschaft mit günstigen Wohnungen durch das Zürcher Verwaltungsgericht. Bauen entlang der Strasse wird also je länger, je schwieriger, und es besteht ein Zielkonflikt zwischen baulicher Verdichtung und Lärm- und Gesundheitsschutz.

Nun gibt es verschiedene Möglichkeiten, den Lärm einzudämmen: Es gibt die Schallschutzwände, es gibt Tempo 30 oder es gibt eben auch die lärmarmen Strassenbeläge. Die PI möchte jetzt in Bezug auf diese Strassenbeläge eine Rechtsgrundlage schaffen, um damit sie eingesetzt werden können, um die lärmschutzrechtlichen Anforderungen für eine Baubewilligung zu ermöglichen. Die PI verbindet damit eine technische Massnahme mit gestaltungsplanrechtlichen Ansätzen. Diesen Ansatz unterstützen wir und wir überweisen die PI.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Lärmschutz ist ein wichtiges Thema, keine Frage. Eine Massnahme, die den Lärm an der Quelle angeht, wie beispielsweise Flüsterbeläge, ist eigentlich eine gute Sache – eigentlich. Nur ist es so, dass Flüsterbeläge nach heutigem Stand zum einen viel teurer und zum anderen – und viel wichtiger – ihre Lebensdauer viel kürzer ist als diejenige herkömmlicher Strassenbeläge. Der Strassenlärm würde demnach nur in der Anfangszeit markant reduziert. Die Forschung ist an der Verbesserung der Materialien. Mit einem neuen Artikel im Strassengesetz wird diese Forschung leider nicht beschleunigt. Erst wenn die Technologie so weit ist, dass lärmarme Beläge zu wirtschaftlich sinnvollen Bedingungen den Lärm auf der Strasse effizient vermindern können, könnten wir eine PI zugunsten von Flüsterbelägen unterstützen. Dazu gilt es hervorzuheben: Eine sinnvolle Lärmreduktion wird heute durch langsames Fahren erreicht. Tempo 30 ist eine einfache Variante gegen Lärm, die funktioniert. Flüsterbeläge könnten in Kombination mit Temporeduktion zu guten Lärmarmenlösungen führen. Flüsterbeläge anstelle von Temporeduktionen kommen jedoch nicht infrage. Die Grünliberalen werden diese PI nicht vorläufig unterstützen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Zuerst einmal stelle ich fest, dass auf bürgerlicher Seite die Frage des Lärmschutzes angekommen ist. Auch Sie haben bemerkt, dass rund 300'000 Menschen im Kanton Zürich an Strassen wohnen, wo der Lärm so laut ist, dass die Emissionsgrenzwerte überschritten sind, ein ungesetzlicher Zustand, meine Damen und Herren, Sie haben ein Problem. Sie haben in Ihrer Arroganz in den letzten 35 Jahren nichts, aber auch gar nichts für den Lärmschutz

getan. Und jetzt, wo Ihnen die Gerichte unmissverständlich aufzeigen, dass es so nicht weitergeht mit dem Schlendrian, denn es werden weder Strassenprojekte nach Hochbauprojekte ohne einen wirksamen Lärmschutz bewilligt, jetzt verlangen Sie ungebremst und breitpurig den Lärmschutz ausschliesslich mit der teuersten aller Massnahmen; mit einer Massnahme, die der Nachteile hat, dass es nun noch einmal 20 bis 30 Jahre dauern würde, bis die Anforderungen an den Lärmschutz wenigstens teilweise erfüllt sind; und das alles, weil Sie eine schnell wirksame, effiziente und kostengünstige Massnahme, nämlich Tempo 30 an Staatsstrassen, um jeden Preis verhindern wollen. Ihnen fehlt es hier völlig an Glaubwürdigkeit.

Bei der Lärmreduktion gilt es zwei Belastungen zu unterscheiden. Dabei geht es einerseits um die durchschnittlichen Lärmbelastungen. Hier zeigen Studien, dass sich mit Tempo 30 Lärm deutlich reduzieren lässt. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Stadt Zürich haben an zehn Streckenabschnitten mit neu Tempo 30 Messungen vorgenommen. ACS (*Automobil-Club Schweiz*), TCS (*Touring-Club Schweiz*) und VCS (*Verkehrs-Club Schweiz*) waren in der Begleitgruppe und haben die Versuchsanordnung gemeinsam für gut befunden. Aufgemerkt nun also, Fazit der Studie, ich zitiere: «Die Einführung von Tempo 30 führt auch auf stärker frequentierten Strassen zu den gewünschten Ergebnissen.» Das zu den Durchschnittswerten. Dann geht es aber weiter auch um die Maximalpegel der Lärmbelastungen, und genau das unterschlagen Sie. Diese Maximalpegel sind vor allem nachts besonders störend, weil Sie eher nicht aufwachen, wenn viele Autos relativ langsam vorbeifahren. Aber bei jenen, die übermässig schnell und deshalb auch sehr laut unterwegs sind, bei jenen werden Sie ganz sicher aufwachen. Untersuchungen zeigen deshalb auch deutlich auf, dass bei Maximalpegeln gerade mit Anordnung von Tempo 30 mit Lärmreduktionen von 4,5 bis 8 Dezibel zu rechnen ist. Die Betrachtung von Maximalpegeln ist deshalb so wichtig, weil die Gerichte zunehmend auf diese Maximalpegel abstellen.

Nun schlagen Sie als Allheilmittel lärmarme Beläge, sogenannte Flüsterbeläge vor. Dazu schreiben Sie, dass moderne Flüsterbeläge eine Lärmreduktion von rund 6 Dezibel bewirken würden. Das stimmt auf den ersten Blick. Was Sie aber auch hier wieder unterschlagen, ist, dass diese hohe lärmreduzierende Wirkung nur von kurzer Dauer ist. Das Problem liegt darin, dass dieser Asphalt schneller verschmutzt und die lärmreduzierende Wirkung schon nach ein bis zwei Jahren deutlich abnimmt. Die Stadt Zürich rechnet damit, dass gerademal eine lärmreduzierende Wirkung von 2 Dezibel verbleiben wird. Und der andere Nachteil von lärmarmen Belägen zeigt sich bei der Lebensdauer. Eine grössere Porengrösse des Belags bedeutet, dass der Belag weniger dauerhaft ist. Man geht heute davon aus, dass über den ganzen Lebenszyklus eines Belags die Kosten rund doppelt so hoch sind, weil der Belag viel schneller ersetzt werden muss. Also eine flächendeckende Umsetzung von lärmarmen Belägen, die Sie hier so einfach propagieren, ist, gelinde gesagt, nicht das Gescheiteste. Lärmarme Beläge können situativ in Kombination mit Tempo 30 bei sehr verkehrsexponierten Projekten bessere Resultate im Lärmschutz erzielen. Aber kantonsweit nur lärmarme Beläge zu verbauen, ohne das Tempo zu reduzieren, das dauert zu lange, ist absurd teuer und

ist bezüglich des erforderlichen Lärmschutzes auch völlig ineffizient. Aber das liegt ja in ihrer bürgerlichen DNA: Ineffizienz beim Klima und Umweltschutz. Da machen wir nicht mit, da sind wir schneller.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Was an der PI zu begrüssen ist, ist die Erkenntnis, dass wir ein Problem haben mit dem Strassenlärm. Strassenlärm führt zu einer grossen Beeinträchtigung der daran leidenden Personen. Es führt auch dazu, dass man in gewissen Bereichen schlecht weiter verdichten kann, denn der Lärm muss weg. Was auch gut ist an der PI, ist, dass erkannt wird, dass der Lärm an der Quelle reduziert werden soll, also nicht mit Schallschutzfenstern. Was aber schlecht ist an der PI, ist, dass man das Gefühl hat, für das Problem gebe es nur einen Weg. Um den Lärm an der Quelle zu reduzieren, muss man aber situativ entscheiden. Flüsterbeläge können eine sehr gute Option sein, Tempo 30 auch. Es wurde das Beispiel der Stadt Zürich erwähnt, dass sie eine Flüsterbelags-Offensive mache. Ja, stimmt, situativ. Sie macht aber auch eine Tempo-30-Offensive, situativ. Denn man muss schauen, was wann wo am besten ist.

Es wurde bereits erläutert, dass eben die Flüsterbeläge das Problem haben, dass sie etwas weniger lang leben und teurer sind. Was in der Debatte bis jetzt aber wenig erwähnt wurde, ist, was das denn bedeutet, wenn sie weniger lang leben. Das ist nicht nur ein Kostenfaktor, sondern das ist ein Störfaktor. Ich mag mich an unzählige Debatten hier in diesem Rat erinnern, als diese Seite (*gemeint ist die bürgerliche Ratsseite*) immer wieder sagte, wie schlimm der Verkehr durch Baustellen blockiert sei. Ein Belag, der nicht so lange lebt, ist immer wieder aufs Neue eine Baustelle. Es ist einfach auch eine Beeinträchtigung des Verkehrs. Das heisst, wenn wir einen Belag häufig erneuern müssen, ist er nicht nur teurer, sondern es ist ein Hindernis. Und gerade bei Staatsstrassen muss man sich vielleicht schon überlegen, wie verkehrsfreundlich es ist, wenn man wesentlich häufiger die Strasse aufreissen muss, weil der Belag nicht hält. Deshalb ist es relevant, dass man eben situativ entscheiden kann, was der richtige Weg ist, um den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Immer auf den Flüsterbelag zu setzen, ist sicher nicht der Weg. Deshalb wird die SP diese PI nicht vorläufig unterstützen.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Ja, Frau Kollegin Gabi Petri, Sie haben gut angefangen, Sie haben uns nämlich ein Kompliment gemacht, dass wir es auch gemerkt haben, dass der Lärmschutz uns wichtig ist, zielführend sind für uns diese Flüsterbeläge. Dann haben Sie, Frau Petri, schlecht weitergemacht, Sie haben zum falschen Geschäft gesprochen. Sie sprachen zu meinem Postulat «Lärmsanierung durch Flüsterbeläge auf Staatsstrassen» (*KR-Nr. 122/2020*), und das ist immer noch pendent. Es wäre ja zweimal fast angekommen. Heute haben wir über Flüsterbeläge, um das Bauen an den Strassen zu ermöglichen, das ist nicht das gleiche Geschäft.

Ratsvizepräsidentin Esther Guyer: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 53/2022 stimmen 71 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratsvizepräsidentin Esther Guyer: Die Geschäftsleitung wird die parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zuweisen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.