

3. Lärmsanierung durch Flüsterbeläge auf Staatsstrassen

Antrag des Regierungsrates vom 12. Dezember 2023 und Antrag der KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 21. Januar 2025

KR-Nrn. 10a/2020 und 122a/2020

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wenn Anwohnerinnen und Anwohner einer Strasse an zu viel Lärm leiden – es tut mir leid, wenn das Thema schon wieder aufkommt, aber es ist nun mal so traktandiert –, wenn Anwohnerinnen und Anwohner einer Strasse also Lärm über dem Emissionsgrenzwert ausgesetzt sind, gibt es zwei probate Mittel, um dies zu verbessern: die signalisierte Höchstgeschwindigkeit herabsetzen und/oder einen lärmarmen Strassenbelag einbauen. Die beiden Postulate nehmen jeweils einen Aspekt auf.

In seinem Bericht führt der Regierungsrat aus, dass der Kanton Zürich, Stand Ende 2023, auf 50 Kilometern Staatsstrassen lärmarme Beläge eingebaut und auf 1,4 Kilometern die Höchstgeschwindigkeit auf unter 50 Kilometer pro Stunde reduziert hat. Es verbleiben rund 122'000 Anwohnende an 570 Kilometern Staatsstrassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur, die weiterhin von übermässigem Strassenlärm betroffen sind. Davon kann 33'000 Anwohnenden an 100 Kilometern Staatsstrassen allein durch den Einbau lärmarmer Beläge geholfen werden. Bei den anderen 470 Strassenkilometern, an denen 90'000 Menschen wohnen, sind folglich Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen. Oder anders ausgedrückt: Häufig sind die Lärmbelastungen für Anwohnende so gross, dass eine einzelne Massnahme nicht ausreicht. Nicht zuletzt aufgrund von Gerichtsentscheiden schweizweit ordnet der Kanton Zürich heute vermehrt Temporeduktionen an, selbstverständlich ohne deswegen auf lärmarme Beläge zu verzichten.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass es weitere Massnahmen mit grossem Potenzial für Lärmreduktionen gibt, nämlich lärmarme Reifen, leisere Motoren oder die Reduktion sonstiger Fahrgeräusche. Massnahmen dazu liegen allerdings in der Kompetenz des Bundes.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt einstimmig, die beiden Postulate abzuschreiben.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Vor allem die linken Städte wollen immer mehr Tempo 30 einführen, auch auf Hauptstrassen. Dabei gibt es viel bessere Lösungen, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Darum habe ich das Postulat «Lärmsanierung durch Flüsterbeläge auf Staatsstrassen» eingereicht. Und wie üblich bei Postulaten bitten wir den Regierungsrat um Antworten. Diese liegen jetzt vor und die obligate Abschreibung kommt.

Dazwischen hat sich aber etwas getan betreffend Lärmschutz, denn Flüsterbeläge werden vermehrt eingesetzt. Doch auch Tempo 30 ist auf dem Vormarsch. Die linksgrün regierten Städte wollen praktisch flächendeckend Schleichtempo einführen, auch auf Haupt-, Durchfahrts- und Staatsstrassen. So soll insbesondere die

Lärmbelastung reduziert werden. Doch damit wären auch viele negativen Effekte verbunden: Der Verkehr würde in die Quartiere ausweichen. Auch die öffentlichen Verkehrsbetriebe haben bereits ihre Bedenken angemeldet, sie könnten ihren Fahrplan nicht mehr einhalten. Das Angebot würde verschlechtert oder verteuert. Schliesslich geht die Herabsetzung der Innerortsgeschwindigkeit meist mit baulichen Massnahmen, blockierenden Elementen oder Strassenrückbau, einher. Das ist vielfach nicht vereinbar mit den Aufgaben und Anforderungen an die Durchfahrtsstrassen.

Eine vernünftige Alternative zum masslos übertriebenen Tempo-30-Regime sind Flüsterbeläge. Als Massnahme zur Strassenlärmsanierung an der Quelle sind sie zielführender als Tempo 30 überall, das zeigen auch die Zahlen. Durch eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 lässt sich der Lärm lediglich um 2 Dezibel senken. Viel grösser ist der Effekt bei modernen Flüsterbelägen. Sie verringern die Lärmbelastung um rund 5 Dezibel, also mehr als das Doppelte.

Im Bericht des Regierungsrates steht, massgebend sei die Wirkung am Ende der Lebensdauer. Das ist sicher falsch. So verwundert es nicht, dass der Regierungsrat auf eine Reduktion von 1 bis 3 Dezibel kommt. Das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) aber spricht von 6 Dezibel. ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wir haben ja das Thema «Lärm und Strassen» heute durchaus schon das eine oder andere Mal diskutiert. Wir schreiben hier zwei Postulate ab mit den beiden eigentlich gängigen Massnahmen, die man zur Lärmreduktion hat. Das eine sind die Flüsterbeläge, das andere ist das Tempo 30. Man muss ehrlich sagen, das menschliche Gehör ist etwas Geniales. Es ist extrem gut darin, in leisen Sachen ganz leicht zu unterscheiden, und in grossen Sachen die Differenz nicht so sehr zu hören. Das macht es bei der Lärmbekämpfung extrem schwierig, da man den Quelllärm extrem stark reduzieren muss, damit wir eine merkbare Lärmreduktion hören. Das ist auch der Grund – und das sieht man sehr gut im Bericht –, weshalb es im Regelfall beide Massnahmen braucht. Flüsterbeläge sind eine gute Sache, um den Lärm zu reduzieren, Tempo 30 ist es auch. Tempo 30 ist die Massnahme, die eine grössere Wirkung und noch weitere positive Nebeneffekte hat. Aber häufig reicht dies nicht, dann braucht es genauso die Flüsterbeläge. Oder umgekehrt sind die Flüsterbeläge auch eine schöne Sache, aber sie werden über die Zeit immer schlechter und genügen halt im Regelfall auch nicht, und es braucht trotzdem Tempo 30. Man sieht hier bei diesem Bericht, wie wichtig es ist, dass man sämtliche Instrumente zur Lärmbekämpfung gebraucht, denn wir haben ein grosses Problem mit dem Strassenlärm, der einfach zu starke Emissionen macht, und da muss man alles nutzen, was man zur Verfügung hat, und das sind im Regelfall sowohl lärmreduzierende Beläge, Flüsterbeläge, als auch Tempo 30. Und deshalb werden wir zur Reduktion auch in Zukunft noch viele Tempo-30-Strecken haben.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Seit 1987 ist die Lärmschutzverordnung in Kraft, also seit 38 Jahren gibt es eine Verpflichtung, Lärmschutz zu betreiben,

und primär mehr Lärmschutz an der Quelle. Aber der Kanton hat sich seit Jahren darüber hinweggesetzt. Die Sanierungen erfolgten nur auf Papier. Man hat Tausende von Erleichterungsanträgen gewährt und Schallschutzfenster eingebaut. Notabene, das ist kein Lärmschutz, sondern nur eine Ersatzmassnahme.

Laut Postulatsantwort sind gerade einmal 1,4 Kilometer Staatsstrassen mit Temporeduktion lärmsaniert worden und 50 Kilometer mit lärmarmen Belägen. Es ist also noch ein weiter Weg, bis alle 570 Kilometer Staatsstrassen mit Massnahmen an der Quelle lärmsaniert sind. In der Postulatsantwort werden Dutzende von Argumenten aufgelistet, warum eine Lärmsanierung durch Temporeduktion gewählt werden müsste. Es ist akustisch sinnvoll bezüglich Durchschnittslärm, aber auch bezüglich Einzelereignisse, finanziell vorteilhaft, fast gratis, einfach umsetzbar, und es gibt viele weitere positive Wirkungen wie weniger Unfälle und mehr Sicherheit. In diesem Punkt ist der Bericht gut. Nach der Lektüre drängt sich eigentlich das Fazit auf, es führe kein Weg an Tempo 30 vorbei. Die Frage ist nur, mit welcher Geschwindigkeit dieser Weg beschritten wird. Die 1,4 Kilometer umgesetzten Temporeduktionen zeigen klar, dass vor allem beim Umsetzungstempo noch Handlungsbedarf besteht.

Im Bericht wird auch festgehalten, dass lärmarme Beläge nach zehn Jahren anstatt nach zwanzig Jahren ersetzt werden müssen. Das sei mit Kosten in zweistelliger Millionenhöhe jährlich verbunden. Zudem gibt es doppelt so viele Baustellen. Die Lärmsanierung mit Temporeduktion wäre deutlich günstiger zu haben, wenn man die Massnahme ergreift, statt alle zehn Jahre einen Belag zu ersetzen. Man könnte also die Temporeduktion priorisieren. ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Meine Interessenbindung: Wir sind mit der Verkehrspolizeispezialabteilung mit dem Tiefbauamt auch bei Lärmsanierungen involviert. Der Postulant ist offensichtlich der Ansicht, dass einfach ein Tempo-30-Schild montiert werden könne und damit die Sache erledigt sei. Die SVP hat den Verdacht, dass die Lärmsanierung zweitrangig ist, dass vielmehr der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) behindert werden soll.

Wie der Regierungsrat in seiner Antwort schreibt, ist die Lärmsanierung ein laufendes Projekt. Die von den Postulanten gewünschte schnelle Umsetzung funktioniert nicht. Für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 muss ein entsprechendes Verkehrs- und Lärmgutachten für jeden Abschnitt erstellt werden. Dieses Gutachten gibt schlussendlich eine Beurteilungsgrundlage, dass die Lärmsanierung notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Dass hier nicht genügend personelle Ressourcen vorhanden sind, führt die Regierung ebenfalls aus. Die 1,4 Kilometer, die Kollege Schweizer erwähnt hat, das war wahrscheinlich zum Zeitpunkt der Postulatsantwort. Im Moment sind Dutzende Projekte am Laufen, die auf Kantonstrassen Tempo 30 vorsehen; dies einfach so nebenbei.

Der Postulant verlangt weiter, dass die Begehren der Gemeinde auf Geschwindigkeitsreduktionen auf Staatsstrassen stärker zu gewichten seien. Nun, demzufolge müssen auch die Begehren der Gemeinden, welche keine Reduktionen möchten,

stärker gewichtet werden. Dies entspricht wohl aber kaum dem Wunsch des Postulanten. Wir schreiben das Postulat ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP wird beide Postulate abschreiben. Beide Postulate haben die Lärmsanierung der Staatsstrassen zum Inhalt. Beide Postulate wurden überparteilich unterzeichnet, somit ist es eigentlich allen Parteien ein Anliegen, dass eine Lärmsanierung erfolgt. Nur die Mittel und die Massnahmen sind verschieden, einerseits mit Temporeduktion, andererseits mit lärmarmen Belägen. Insbesondere Flüsterbeläge haben wir auch schon mehrfach in der Kommission behandelt, und es ist für uns wichtig, dass der Kanton in erster Priorität lärmarme Beläge einbaut.

Die FDP dankt dem Regierungsrat für die Ausführungen und wird, wie gesagt, beide Postulate abschreiben.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal: Ja, da bin ich wieder, Danke. Ich habe ja abgeschlossen mit dem Bericht des Regierungsrates, dass er die Wirkung am Ende der Lebensdauer misst und auf 1 bis 3 Dezibel kommt, das Bundesamt für Strassen spricht aber von 6 Dezibel. Naja, es ist höchste Zeit, dass auch im Kanton Zürich Flüsterbeläge Einzug halten. Nutzen wir das Potenzial, um unsere Lebensqualität zu verbessern, ohne die negativen Folgen der überzogenen Tempo-30-Offensive. Wir sind für eine vernünftige Gegenstrategie zu flächendeckend Tempo 30. Wir, meine Fraktion, schreiben ab.

Regierungsrat Martin Neukom: Ja, chronischer Lärm schädigt die Gesundheit. Das glauben zwar viele nicht, das aber so. Ist das Problem im Kanton Zürich relevant? Ja, über 120'000 Menschen leben an Kantonsstrassen, bei welchen die Emissionsgrenzwerte überschritten sind. Das Bundesrecht schreibt daher Lärmsanierungen vor, und für Lärmsanierungen gibt es verschiedene Möglichkeiten. Es gibt die Möglichkeit, Lärmschutzwände zu bauen oder lärmarme Beläge einzubauen, Temporeduktionen einzuführen oder leise Reifen – das wurde auch schon erwähnt, ist natürlich in Bundeskompetenz – oder, wie gesagt, Schallschutzfenster einzubauen. Das ist zwar nicht eine Sanierung, aber es hilft natürlich trotzdem, die Menschen, mindestens wenn die Fenster geschlossen sind, vor übermässigem Lärm zu schützen. Wir haben die Praxis, dass wir die lärmarmen Beläge vorziehen. Es gibt aber häufig die Fälle, in denen ein lärmarmer Belag allein nicht reicht.

Noch ein Wort zur Wirkung: Es kommt immer darauf an, ob Sie die Wirkung zu Beginn des Einbaus oder erst nach zehn Jahren betrachten, denn lärmarme Beläge funktionieren mit porösem Asphalt, und diese Poren verstopfen mit der Zeit. Das heisst, die lärmbindende Wirkung ist zu Beginn, gleich nach dem Einbau meistens sehr, sehr gut und nimmt dann aber über die Zeit ab. Wir rechnen immer mit dem Endwert nach zehn Jahren. Vielleicht ist das der Unterschied, den Sie gerade erwähnt haben.

Das Postulat zeigt auf, was die Rechtsgrundlagen sind. Es zeigt natürlich, dass das meiste bundesrechtlich vorgegeben ist. Es zeigt die kantonale Praxis, wo wir lärmarme Beläge einbauen. Es geht nicht überall, es gibt sie nur dort und wir bauen sie auch nur dort ein, wo es sich eignet. Wo setzen wir Temporeduktionen als Massnahme ein und wo ist beides nötig? Wie schon erwähnt, wurden 1,4 Kilometer Staatsstrassen bisher mit Tempo 30 signalisiert. Das ist der Wert zu der Zeit, als das Postulat beantwortet wurde. Lärmarme Beläge haben wir zurzeit auf 50 Kilometern Staatsstrasse installiert.

Der Bericht ist aus meiner Sicht sehr empfehlenswert für alle, die sich sehr für das Thema interessieren, weil er eine sehr, sehr gute und breite Auslegeordnung zu lärmarmen Belägen und zur Temporeduktion macht. Ich kann ihn also sehr empfehlen.

Ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates, die beiden Postulate abzuschreiben. Danke.

Ratspräsident Jürg Sulser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der beiden Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Die Postulate KR-Nrn. 10/2020 und 122/2020 sind abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.