

Sitzung vom 25. September 2019

873. Anfrage (Flüsterbelag Hauptstrasse Steinmaur)

Kantonsrat Robert Brunner, Steinmaur, hat am 17. Juni 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Lärm stört und macht krank. Dieser Satz findet sich in der neuesten Ausgabe der ZUP 93. Am 4. Juni 2019 wurde in der Sendung Kassensturz der SRF ein Beitrag zur Lärmsanierung von Strassenlärm gezeigt. Dabei schnitt der Kanton Zürich einmal mehr sehr schlecht ab. Statt einer tatsächlichen Lärmsanierung entbindet sich der Kanton von der Pflicht der Lärmsanierung, indem er Unverhältnismässigkeit erklärt und Erleichterung beansprucht. In der Vergangenheit (zum Beispiel Anfrage KR-Nr. 74/2015) wurde immer wieder behauptet, dass Flüsterbeläge technisch nicht ausgereift seien. Der Beitrag im Kassensturz zeigt aber eindrücklich, wie in der Romandie Lärmsanierung mit Flüsterbelag erfolgreich ist. Aktuell liegt in der Gemeinde Steinmaur das Projekt Schallschutzfenster in der Auflage. In der Kernzone Niedersteinmaur sind aus Platzgründen und zum Schutz des Ortsbildes entlang der Hauptstrasse keine Lärmschutzwände möglich. Bei einzelnen Gebäuden in diesem Bereich wird der Alarmwert überschritten (zum Beispiel Gebäude Hauptstrasse 2 und 8). Aus dem Bericht der Fachstelle Lärmschutz (101 – Steinmaur Los FUR-3) wird aus Tabelle 4 ersichtlich, dass ein lärmarmere Belag SDA 4-12 als geeignet erachtet wird mit einer Wirkung bis 3 dB. Der Belag soll aber erst ab Hauptstrasse 9 – Grebweg 1 eingebaut werden. Stattdessen beantragt der Kanton ausgerechnet in dem Bereich, wo keine Lärmschutzwände möglich sind und ein Flüsterbelag eine grosse Entlastung bringen würde, einfach Unverhältnismässigkeit und damit Sanierungserleichterung. Aufgrund einer Begehung mit einem Vertreter des TBA im Rahmen eines anderen Strassenprojekts ist bekannt, dass in der ersten Jahreshälfte 2020 der Deckbelag bis zur Hauptstrasse 2 ersetzt wird.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es eine plausible Begründung, wieso bei der Deckbelagerneuerung der Hauptstrasse in Steinmaur, die voraussichtlich 2020 stattfinden wird, die Belagsqualität nur bis Hauptstrasse 9 als lärmarm ausgeführt werden soll, anschliessend und ausgerechnet im Bereich der über dem Alarmwert belästigten Gebäude stattdessen ein herkömmlicher Belag eingesetzt werden soll?

2. Wieso steht in diesem Bericht, dass eine Strasseninstandsetzung erst nach 2022 geplant sei, obwohl aus dem direkten Gespräch bekannt ist, dass der Deckbelag 2020 eingebaut wird?
3. Wie erklärt sich der Regierungsrat, dass in den Kantonen der Romanie die Lärmsanierung mittels Flüsterbelägen gemäss Sendung des Kassensturzes so erfolgreich ist und der Kanton Zürich immer noch von Versuchen spricht?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Robert Brunner, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Hauptstrasse in Steinmaur ist gegenwärtig von zwei unterschiedlichen Projekten des Tiefbauamtes betroffen: Das Lärmsanierungsprojekt Steinmaur hat das Ziel, die Staatsstrassen auf dem Gemeindegebiet Steinmaur nach den Vorschriften des Umweltschutzgesetzes (SR 814.01) zu sanieren. Das Tiefbauamt legte das Projekt vom 7. Juni bis 8. Juli 2019 öffentlich auf. Das Projekt sieht unter anderem den Einbau eines lärmarmen Belags auf dem Abschnitt Hauptstrasse 8 bis Grebweg (km 0.770 – km 1.111) vor, weil sonst in diesem Bereich eine Lärmschutzwand gebaut werden müsste. Gegen das Projekt sind neun Einsprachen eingegangen, die vor der Projektfestsetzung weitere Abklärungen, unter anderem ein Verkehrsgutachten zu Tempo 30 für Teilbereiche, notwendig machen. Weiter muss geprüft werden, ob nicht entgegen der bisherigen Praxis bei der nächsten Belagerneuerung lärmarme Beläge eingebaut werden sollen. Das Tiefbauamt wird das Projekt nach Vorliegen der Ergebnisse voraussichtlich im Jahr 2020 festsetzen. Welche Massnahmen in welchem Zeitpunkt im Rahmen dieses Projekts schliesslich umgesetzt werden, steht erst nach Rechtskraft der Projektfestsetzung und der Erledigung allfälliger Rechtsmittelverfahren fest.

In der Zwischenzeit muss innerhalb des Perimeters des Lärmsanierungsprojekts zwingend gemeinsam mit der Gemeinde Steinmaur der Bachdurchlass Fischbach instand gesetzt werden, um die Sicherheit zu gewährleisten. Das Projektziel ist, dass der Bachdurchlass für einen gefahrlosen Betrieb in den nächsten 10 bis 20 Jahren ertüchtigt wird. Damit der Bachdurchlass saniert werden kann, muss der Belag lokal auf rund 10m Länge vollständig ausgebaut und anschliessend neu eingebracht werden. Die restlichen 34m des Bachdurchlasses, die in der Zuständigkeit des Kantons liegen, werden von innen ertüchtigt.

Gleichzeitig sollte auf insgesamt 135 m der Belag bis zur Liegenschaft Hauptstrasse 8 erneuert werden, weil die unter der Deckschicht liegende Tragschicht in einem sehr schlechten Zustand ist. Dieses Teilprojekt wird aber zurückgestellt, bis das Lärmsanierungsprojekt Steinmaur rechtskräftig festgesetzt ist und feststeht, ob in diesem Bereich ein lärmarmere Belag eingebaut werden muss. Die Sanierung des Bachdurchlasses ist ein reines Unterhaltsprojekt im Sinne der §§ 25 ff. des Strassengesetzes (LS 722.1) und kein Lärmsanierungsprojekt. Es muss deshalb nicht öffentlich aufgelegt werden. Die Baudirektion hat dafür in eigener Kompetenz mit Verfügung vom 11. Juni 2019 eine Ausgabe von Fr. 731 000 bewilligt. Die Planung des Tiefbauamtes sieht vor, dieses Projekt ab April 2020 mit einem Standardbelag auszuführen. Der Einbau eines lärmarmen Belags auf kurzen Strecken ist nicht sinnvoll. Einerseits kann die Belagsqualität auf kurzen Strecken nicht gewährleistet werden und andererseits entstehen durch die Übergänge zum Standardbelag zusätzliche Lärmemissionen.

Zu Frage 3:

Die Kantone der Westschweiz haben bereits zu Beginn der Lärmsanierungen vorwiegend auf den Einsatz von lärmarmen Belägen gesetzt und dabei mit französischen Belägen erstaunlich gute Wirkungen erzielt. Allerdings hat die Wirkung infolge Verstopfung der offenporigen Oberflächen nach einigen Jahren stark nachgelassen. Zudem zeigten die hohlraumreichen Beläge an Stellen mit starker Beanspruchung bereits nach wenigen Jahren umfangreiche Schäden (Kornausbrüche, Risse). Heute werden auch in der Westschweiz stärker verdichtete lärmarme Beläge eingesetzt. Der Kanton Zürich setzte lärmarme Beläge bisher auf seinen Strassen aus den folgenden Gründen nur an wenigen, ausgewählten Strecken im Rahmen eines laufenden Testprogramms ein:

- Die Lebensdauer von lärmarmen Belägen ist mit 10 bis 15 Jahren lediglich etwa halb so lang wie bei konventionellen Belägen.
- Die verkürzte Lebensdauer führt zu wesentlich höheren Kosten.
- Die verkürzte Lebensdauer führt zu wesentlich mehr Baustellen auf den Kantonsstrassen, was das Verkehrsnetz und den Verkehrsfluss zusätzlich belastet.
- Die verkürzte Lebensdauer führt zu wesentlich höherem Material- und Energieverbrauch für die Belagssanierungen.
- Hohe Verkehrsbelastungen führen zu hohen mechanischen Belastungen der Strassenoberflächen, für die lärmarme Beläge weniger widerstandsfähig sind als konventionelle Beläge.
- Bei semidichten Oberflächen können im Winter bei Vereisung und durch Schneepflüge zusätzliche Belagsschäden entstehen.

- Bei lärmarmen Belägen führen Übergänge (insbesondere bei Schächten, Reparaturen nach Grabungsarbeiten und Strassenschäden) und Strukturmarkierungen zu abrupten Veränderungen der Schallcharakteristik, was von Anwohnerinnen und Anwohnern als stärker störend empfunden werden kann als bei konventionellen Belägen. Die Lärminderung durch lärmarme Beläge kann so lokal wieder teilweise kompensiert werden.

Lärmarme Beläge sind nicht unbeschränkt einsetzbar und, wie ausgeführt, mit verschiedenen Nachteilen behaftet. Das Tiefbauamt beteiligt sich im Rahmen des laufenden Testprogramms an der praktischen Forschung und Entwicklung verbesserter lärmarmer Beläge. Im Rahmen dieses Programms werden mit dem Ziel, wirksame und langlebige, lärmarme Beläge zu entwickeln, unter anderem folgende Parameter untersucht:

- Einfluss und Optimierungsmöglichkeiten des Einbauverfahrens (Temperatur Mischgut, Verdichtung, Belagsübergänge usw.);
- Verbesserungsmöglichkeiten und Auswirkungen bei Variation der Siebkurve und der Zusammensetzung des Bindemittels;
- Vergleich der Belagstypen bezüglich der akustischen Wirkung (SDA 4, SDA 8, AC 8H);
- Langzeitverhalten bezüglich akustischer Wirkung und Stabilität;
- Einfluss von Scherkräften und Fahrzeuglasten in Kurven und Kreuzungsbereichen sowie auf Brems- und Anfahrestrecken (z. B. bei Lichtsignalanlagen);
- Einfluss des Schwerverkehrsanteils;
- Möglichkeiten für Verbesserungen bei Belagsübergängen, Markierungen und Schachtdeckeln.

Gleichzeitig wird der Austausch mit anderen Kantonen gepflegt und der Wissenstransfer sichergestellt. Zusammen mit der Bauindustrie konnten die lärmarmen Beläge in Pilotprojekten bezüglich akustischer und technischer Dauerhaftigkeit bereits wesentlich optimiert werden. Der Regierungsrat geht davon aus, dass weitere Verbesserungen in dieser Hinsicht den standardmässigen Einbau lärmarmer Beläge in lärmbelasteten Gebieten in einigen Jahren ermöglichen werden.

Heute steht der Einsatz lärmarmer Beläge, bedingt durch den wesentlich höheren Energie- und Ressourcenverbrauch, im Konflikt zu anderen Umweltzielen wie Klimaschutz und Schonung der natürlichen Ressourcen. Solange lärmarme Beläge qualitativ noch nicht gleichwertig sind, müssen bei der Güterabwägung im Einzelfall auch die entgegenstehenden Umweltinteressen mitberücksichtigt werden. Der Kanton Zürich setzt

sich bereits heute beim Bund dafür ein, dass lärmarme Beläge im Rahmen einer neuen Programmvereinbarung mit Bundesbeiträgen unterstützt werden. Zudem setzt er sich beim Bund auch für weitere Massnahmen gegen Strassenlärm wie lärmarme Reifen und die Verminderung der Fahrzeuggeräusche ein.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli