

03.09.2014

Interpellationvon Markus Knauss (Grüne)
und Simone Brander (SP)

Strassenlärm ist in der Stadt Zürich von grösster umweltpolitischer, aber auch – wegen der enormen Belastungen und gesundheitlichen Folgen, die für die Menschen daraus resultieren - von gesellschaftspolitischer Bedeutung. An den rund 200 km Strassen, die gemäss Lärmschutzverordnung zu lärmig sind, wohnen rund 130 000 Personen. Bis 31. März 2018 müssen nun flächendeckend die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung eingehalten werden, nachdem die Sanierungsfrist schon zwei Mal verlängert worden ist. Nur bis zu diesem Datum ist auch mit finanzieller Unterstützung für die Sanierungsmassnahmen durch den Bund zu rechnen.

Gemäss Lärmschutzverordnung sind zur Lärmreduktion in erster Linie Massnahmen an der Quelle zu ergreifen. Eine dieser möglichen Massnahmen wären lärmarme Beläge.

In den aktuell durchgeführten Akustischen Projekten zur Strassenlärmreduktion der Stadt Zürich, die bis 31. März 2018 umgesetzt werden müssen, finden sich jeweils folgende Ausführungen zu den lärmarmen Belägen (hier zitiert nach dem Akustischen Projekt im Kreis 10):

«Zur Verminderung des Rollgeräuschs wird seit geraumer Zeit an der Entwicklung von lärmarmen Strassenbelägen gearbeitet. Die Forschungsergebnisse zeigen, dass die akustische Wirkung bei den getesteten Belägen bei sachgemässen Einbau relativ gut ist, aber schon nach einigen Jahren nachlässt. Hauptursache hierfür sind – in deutlicher Abhängigkeit zur Verkehrsbelastung – Veränderungen der Oberflächenstruktur durch mechanische und thermische Beanspruchung sowie Verschmutzung (Verstopfen der Hohlräume).

Damit die akustische Wirkung von lärmarmen Belägen optimal zum Tragen kommt, braucht es eine möglichst homogene Oberfläche und einen flüssig fahrenden Verkehr. Innerhalb der Stadt Zürich ist der Verkehrsfluss aber durch häufiges Abbremsen und Wideranfahren (Stop-and-Go) behindert und die Strassenoberfläche ist von Unebenheiten – aufgrund von Tramschienen, Markierungen, Belagsfugen, Schachtabdeckungen, Betonplatten bei Bushaltestellen, etc. – geprägt. Auch die vielen Aufgrabungen, die aufgrund der hohen Komplexität der Infrastruktur auf und unter dem städtischen Strassennetz – auch bei optimaler Koordination der Bautätigkeiten – notwendig werden, führen zu Unebenheiten (Flicken) in der Strassenoberfläche, welche die akustische Wirkung von lärmarmen Belägen stark schmälern.

Zudem stellen lärmarme Strassenbeläge erhöhte Anforderungen an die Einbaugenaugigkeit und die Belagszusammensetzung und setzen zum Teil sogar einen speziellen Unterhalt voraus. Insbesondere gilt dies für offenporige Beläge, die daher – wie auch im Schlussbericht 2007 «lärmarme Beläge innerorts» von ASTRA und BAFU festgehalten wird – für den Innerortsbereich nicht tauglich sind. Die besser geeigneten semidichten Beläge sind teurer im Einbau, müssten geschätzte 5 bis 10 Jahre früher ersetzt werden und weisen somit wesentlich höhere Lifecycle-Kosten auf, als konventionelle Strassenbeläge. Bei feinen Belägen, d. h. bei Belägen mit kleinem Grösstkorn, besteht ausserdem das Problem der verminderten Griffbarkeit und damit der unter Umständen auch ungenügenden Sicherheit.

Die Stadt Zürich hat sich für eine vorsichtig progressive Strategie entschieden. An einzelnen ausgewählten Strecken ist der vom ASTRA und BAFU empfohlene lärmarme Belag AC MR 8 – ein semidichter Rauasphalt mittlerer Gesteinsgrösse mit erhöhtem Hohlraumgehalt – eingebaut worden und wird hinsichtlich akustischer Langzeitwirkung und technischer Abnutzung getestet. Bis eine dauerhaft lärmindernde Wirkung erwiesen ist und die Einbaukosten und potentielle Nutzungsdauer von lärmarmen Belägen zu keinen wesentlich höheren Gesamt-Kosten mehr

führen, werden bei Strassenprojekten weiterhin generell die bewährten dichten Rauasphalt-Beläge AC 8 S und AC 8 H eingebaut.

Für die Strassenlärmsanierung der Stadt Zürich ist der Einsatz von lärmarmen Belägen als lärmindernde Massnahmen daher nicht vorgesehen. Sämtliche Strassenbeläge sind somit gemäss Anhang 1b des Leitfadens Strassenlärm von ASTRA und BAFU (Stand 2006) mit einem Belagskennwert von +1dB(A) belegt.»

Nun überrascht der neue Vorsteher des Tiefbaudepartementes anlässlich einer Pressekonferenz vom 19. August 2014 mit der Aussage, dass er statt Tempo 30 neu lärmarme Beläge als Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle testen will.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Werden im Kontrast zu obigen Aussagen nun weitere Tests für lärmarme Beläge durchgeführt? Falls ja, wie, wo und mit welchem Ziel? Wie hoch sind die Kosten für diese Tests?
2. Welche neuen Erkenntnisse sind über die Sommerferien aufgetaucht, die die Aussage erlauben, dass lärmarme Beläge Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle ersetzen könnten?
3. Ist mit der Aussage des neuen Tiefbauvorstehers ein Strategiewechsel bei der Lärmsanierung verbunden? Sollen nun lärmarme Beläge Temporeduktionen ersetzen?
4. In rund 98 % der Fälle wird die Lärmsanierung in den bisher publizierten Lärmsanierungsprojekten in den Kreisen 7, 9, 10 und 11 nicht mit Massnahmen an der Quelle durchgeführt. Ist der Stadtrat der Meinung, dass er mit einem solchen Vorgehen noch dem Willen des Bundesrates entspricht, der prioritär Massnahmen an der Quelle zur Lärmsanierung vorsieht?
5. Wie hoch wären die zusätzlichen Kosten, wenn auf der ganzen Länge der 200 km Strassen, die zu lärmig sind, lärmarme Beläge eingesetzt würden? Würden sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen? Wäre eine solche Lärmsanierung flächendeckend bis 2018 umsetzbar? Mit wie viel höheren betrieblichen Kosten wäre zu rechnen?
6. Mit welchen Folgen auf die Verkehrssicherheit wäre zu rechnen, sollte die Einführung von Tempo 30 durch lärmarme Beläge ersetzt werden?

M. Huisse

S. Brand