

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Dienstag (Vormittag), 9. Juni 2015

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion**47 2014.RRGR.1144 Motion 226-2014 Haudenschild (Spiegel, Grüne)
Mehr Lärmschutz für die Bevölkerung an Kantonsstrassen**

Vorstoss-Nr.: 226-2014
Vorstossart: Motion
Eingereicht am: 17.11.2014

Eingereicht von: Haudenschild (Spiegel, Grüne) (Sprecherin)

Weitere Unterschriften: 13

RRB-Nr.: 432/2015 vom 22. April 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Mehr Lärmschutz für die Bevölkerung an Kantonsstrassen

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. bei Belagssanierungen innerorts auf dem Strassennetz des Kantons in der Regel lärmarme Strassenbeläge einzubauen,
2. neue Kantonsstrassen innerorts in der Regel mit lärmarmen Strassenbelägen auszurüsten,
3. beim Bundesamt für Strassen zu fordern, Autobahnabschnitte in dicht bebautem Gebiet mit lärmarmen Strassenbelägen auszurüsten.

Soeben ist bekannt geworden, dass auch die zweite Frist vom März 2015 verstreichen wird, ohne dass die Nationalstrassen lärmtechnisch saniert sein werden. Auch die meisten Kantone, darunter der Kanton Bern, sind nicht auf Kurs. Die Bevölkerung entlang stark befahrener Strassen wird weiterhin von zu hohen Lärmimmissionen geplagt.

Gemäss dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) sind auch beim Lärm zuerst die Emissionen durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen (Art.11) und Bau- und Ausrüstungsvorschriften zu deren Einschränkung zu erlassen (Art. 12) und erst danach Massnahmen zur Eindämmung im Ausbreitungsbereich und auf der Immissionsseite vorzusehen. Leider fokussiert der Kanton Bern nach wie vor auf Massnahmen bei der Ausbreitung und auf der Immissionsseite des Lärms, die zu einer Reduktion der Belastung führen sollen, z. B. durch Lärmschutzwände oder durch den Einbau von Schallschutzfenstern.

Dies führt innerorts häufig zu unschönen Strassenschluchten, die das Ortsbild beeinträchtigen, oder zu teuren Massnahmen am Gebäude, die die Nutzung der Aussenräume aber nicht erträglicher machen.

In der Zwischenzeit ist mit lärmarmen Strassenbelägen ein preisgünstiger Werkstoff erfolgreich über längere Zeit getestet. Diese lärmarmen Beläge senken den Strassenlärm erheblich und sind einfach und kostengünstig einzubauen. Die Technik hat sich in den letzten Jahren stark verbessert. In Genf gibt es lärmarme Beläge, die nach fünf Jahren noch eine Lärminderung von 6-7 dB aufweisen. Im Kanton Bern sind in den letzten Jahren in Niederscherli/Köniz und in Muri bei Bern lärmarme Beläge getestet worden, die Ergebnisse sind auf der kantonalen Homepage allerdings noch nicht publiziert. Das BAFU setzt sich dafür ein, dass künftig vermehrt wirksame Massnahmen an der Lärmquelle getroffen werden. Dazu gehören zum Beispiel der Einbau von schallschluckenden Strassenbelägen oder die Förderung von leiseren Reifen (weitere Informationen zu Belägen unter: <http://storymaps.geo.admin.ch/storymaps/storymap12/?lang=de>).

Antwort des Regierungsrats

Die Umsetzung des gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzes wird im Kanton Bern seit Jahren vorangetrieben. Per Ende 2014 können rund 74 Prozent der zu sanierenden Kantonsstrassen als lärmsaniert bezeichnet werden. Für viele Strassenanwohner hat sich damit die Lebensqualität spürbar verbessert. Die verbleibenden Lärmsanierungen bedingen noch Investitionen von rund 60 Mio. Frank. Aller Voraussicht nach wird der Kanton Bern die Lärmsanierungen trotz grosser Anstrengungen nicht bis zum Ende der Sanierungsfrist im Jahr 2018 vollumfänglich abschliessen können.

1./2. Das kantonale Tiefbauamt testet bereits seit mehreren Jahren auf verschiedenen Kantonsstrassen lärmarme Beläge. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die lärmreduzierende Wirkung der Beläge mit zunehmender Gebrauchsdauer abnimmt und nach wenigen Jahren ganz verloren geht. Die Gründe dafür sind noch nicht bekannt. Vermutet wird, dass die hohe Verkehrsbeanspruchung das Belagsgefüge der feinkörnigen Beläge zerstört und dass oft auch ein schlechter Unterbau der Strassen verantwortlich sein könnte.

In Anbetracht der knappen finanziellen Mittel können für den Regierungsrat nur lärmarme Beläge in Frage kommen, die nachweislich auch nach mehreren Jahren noch eine gute lärmindernde Wirkung haben und damit geeignete Alternativen zu Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern darstellen. Es wäre daher nicht sinnvoll, bereits zum heutigen Zeitpunkt bei Belagssanierungen innerorts standardmässig lärmarme Strassenbeläge einzubauen. Stattdessen wird das Tiefbauamt auf weiteren Teststrecken lärmarme Strassenbeläge der neusten Generation (semidichte Asphaltbeläge SDA) einbauen, belagsspezifische Untersuchungen vornehmen und ein Lärmmonitoring (jährliche Belagsmessungen) durchführen. Bei neuen Kantonsstrassen (z. B. Umfahrung Worb, BypassThun Nord) stellt sich die Frage nach lärmarmen Belägen im Übrigen meist nicht, weil die Linienführungen in der Regel so gewählt werden, dass keine Wohngebiete tangiert und mit zu hohen Lärmimmissionen belastet werden.

Zu beachten ist auch, dass lärmarme Beläge nur in Gemeinden in Höhenlagen bis ca. 600 Metern eingesetzt werden können. In höheren Lagen würden lärmarme Spezialbeläge wegen der dort oft verwendeten Spikes-Reifen und Schneeketten (insbesondere auch durch Busse des öffentlichen Verkehrs) sehr rasch beschädigt.

Der Regierungsrat will deshalb bei den Strassenlärmsanierungen vorerst weiterhin an den bewährten Massnahmen bei der Ausbreitung (Lärmschutzwände) und an den Gebäuden (Einbau von Schallschutzfenstern) festhalten. Diese Massnahmen sind in ihrer Wirkung nachhaltig. Mit den heute gesetzlich verlangten, tiefen Wärmedämmwerten bei Schallschutzfenstern, können Gebäude zudem auch energetisch verbessert werden. Die Erfahrungen zeigen, dass der Einbau von Schallschutzfenstern bei der betroffenen Bevölkerung sehr geschätzt wird. Gleichzeitig sind die lärmarmen Strassenbeläge weiter zu testen. Sobald gesicherte Erkenntnisse zum Langzeitverhalten der Spezialbeläge vorliegen, wird über einen breiteren Einsatz auf Kantonsstrassen entschieden werden können.

3. Auf Anfrage teilt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit, es beabsichtige, auf den Nationalstrassen künftig bei einem Belagsersatz vermehrt lärmarme Beläge einzubauen (Ausnahme in Tunnels und Galerien). Das ASTRA stellt allerdings fest, dass die in den vergangenen sechs Jahren eingebauten lärmarmen Beläge die Erwartungen hinsichtlich der Langzeitwirkung nicht erfüllt haben (rascher Verlust der akustischen Wirkung). Wie der Kanton will auch das ASTRA künftig nur lärmarme Beläge mit einer möglichst lang andauernden Wirkung einbauen. Dazu wird das ASTRA eine Anpassung des entsprechenden Normenwerks in die Wege leiten und weitere Forschungen in Auftrag geben

Der Regierungsrat wird sich beim Bundesamt für Strassen dafür einsetzen, dass auf den Nationalstrassen im Kanton Bern in dicht bebauten Gebieten möglichst lärmarme Beläge des neusten Stands der Technik eingebaut werden.

Der Regierungsrat beantragt:

Punktweise beschlossen

Ziffer 1: Annahme als Postulat

Ziffer 2: Annahme als Postulat

Ziffer 3: Annahme

Rita Haudenschild, Spiegel (Grüne). Dem Lärm kann man sich nur schwer entziehen. Wer an einer lärmigen Strasse wohnt, muss ins Haus flüchten, um es ruhiger zu haben. Deshalb wurden die Kantone vom Bund aufgefordert, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen. Es befinden sich jedoch noch lange nicht alle Kantone auf Kurs. Vor allem der Strassenlärm ist für sehr viele Leute ein Problem, und dieser sollte eingedämmt werden. Bisher bauten die Kantone vor allem Lärmschutzwände

und finanzierten Lärmschutzfenster. Beides packt das Übel nicht an der Wurzel. Das Umweltschutzgesetz verlangt aber eine Bekämpfung an der Quelle. Zudem nützen beide Massnahmen nur begrenzt und halten den Lärm nur begrenzt zurück. Wände schützen nämlich nur diejenigen, die direkt dahinter wohnen. Dafür haben sie keine Sicht mehr. Lärmschutz bei den Fenstern nützt nur, wenn man im Hausinnern ist. Will man aber draussen einen schönen Sommerabend geniessen, hilft auch ein Lärmschutzfenster nichts gegen den Verkehrslärm auf der stark befahrenen Strasse. Deshalb bin ich froh und danke dem Regierungsrat, dass er gewillt ist, künftig den Lärm auch an der Quelle zu bekämpfen. Lärmarme Strassenbeläge, wie ich sie vorschlage, sind in mehrerer Hinsicht ein Segen für unsere Bevölkerung. Der Lärm wird an der Quelle gesenkt, und zwar massiv. Bei lärmarmen Belägen werden Werte von 6 bis 7 Dezibel Lärmreduktion angegeben. Das ist für das menschliche Ohr, als ob nur noch etwa ein Viertel des Verkehrs zirkulieren würde. Ein Segen ist auch, dass es mit lärmarmen Belägen möglich ist, die Aussenräume zu nutzen, auch dann, wenn es Verkehr gibt. Auch Wohngebiete an Hanglagen sind viel besser geschützt. Lärmschutzwände wirken nur in horizontaler Ausbreitungssituation. Wohnquartiere, die sich gleich dahinter befinden, sind zwar geschützt, Wohnquartiere an den Hängen aber überhaupt nicht. Der Lärm breitet sich über die Wände hinaus den Hang hinauf aus. In solchen Situationen wirken Beläge natürlich sehr gut. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, die Wirkung nehme mit den Jahren ab und die Deckschicht eines Strassenbelags müsse häufiger erneuert werden, also häufiger als bei den üblichen Belägen. Aber hier müsste man eine korrekte Rechnung machen: Korrekterweise müsste man die Kosten für die Lärmschutzwände und -fenster berechnen und diesen Betrag mit der etwas häufigeren Sanierung des Deckbelags vergleichen. Ich wette, dass der lärmarme Belag auf lange Sicht gesehen das günstigere Mittel ist. Aber wie gesagt: Ich bin froh, dass der Regierungsrat meinen Vorstoss in Bezug auf die Kantonsstrassen als Postulat entgegennehmen will und sich auch beim ASTRA für bessere, lärmarme Beläge auf Autobahnen einsetzen will. Ich wandle die ersten beiden Ziffern meiner Motion daher in ein Postulat und bitte Sie, diese beiden Ziffern als Postulat zu unterstützen. Bei Ziffer 3 bitte ich Sie, den Vorstoss wie der Regierungsrat als Motion zu unterstützen. Die lärmgeplagte Bevölkerung, die an den Autobahnen oder an Kantonsstrassen wohnt, wird es uns danken, das versichere ich Ihnen. Vielen Dank, wenn Sie dieses wichtige Zeichen setzen, das wir damit geben können.

Hugo Kummer, Burgdorf (SVP). Das Anliegen der Motionärin tönt sicher nicht schlecht. Die SVP ist aber klar gegen diese Motion. Warum? Es werden seit mehreren Jahren auf verschiedenen Kantonsstrassen Beläge getestet. Erfahrungen zeigen ganz klar: Die lärmreduzierende Wirkung dieser Beläge sagt noch zu wenig aus. Man kann dsie zwar schon verlangen, aber wir möchten genügend Unterlagen haben, die belegen, dass das ganze Spielchen etwas bringt. Ich kann aus meiner Erfahrung mit Burgdorf bestätigen, dass Tempolimiten das Ganze stören können: Bei Tempo 30 bringt ein lärmarmes Belag gar nichts. Er bringt ab Tempo 50 etwas, denn bei Tempo 30 befindet sich noch so viel Staub im Belag, dass es ihn gar nicht herauswirbeln kann. Wir haben diese Erfahrung auch in unserer Stadt gemacht, und aufgrund dieser Erfahrungen ist klar, dass er sich nicht für jede Strasse eignet.

Es ist nicht sinnvoll, lärmarme Beläge überall zu fordern und das jetzt zu standardisieren, also «in der Regel», wie die Motionärin sagt. Bei neuen Strassen, zum Beispiel auf einer Umfahrungsstrasse, fragen wir uns, ob es zwingend nötig ist, lärmarmen Belag einzubauen. Und was lassen unsere Finanzen zu? Wir diskutieren über Finanzgeschäfte, und hier wollen wir das Geld ausgeben, wo es nicht zwingend nötig ist.

Ein weiteres Problem taucht in den Berggebieten auf: Die Wirkung zeigt sich nicht auf jeder Strasse, und nicht für alle Strassen eignet sich ein lärmschutzarmer Belag. In Höhen ab 700 oder 800 Meter wird dort im Winter mit Spikesreifen und mit Ketten herumgefahren, und es ist nicht möglich, diese Lärmschutzbeläge jedes Jahr auszuwechseln. Die Anwendung ist also auch noch eine Frage.

Gemäss der Forderung von Ziffer 3 sollen wir dem ASTRA Auflagen machen. Wir sollen also dem ASTRA sagen, wo es auf den Autobahnen solche Beläge einbauen soll. Auch das ASTRA testet diese Beläge, aber im Moment hat auch das ASTRA zu wenig Erfolg. Dort wo es sicher Sinn macht, werden solche Beläge bereits jetzt eingebaut. Auch der Kanton macht das bereits. Wo es sinnvoll ist und wo es machbar ist, wird das getestet, aber wir wollen mehr Erfahrungen sammeln und wollen dahinterstehen können. Wenn man so viel Geld ausgibt und solche Investitionen macht, muss es auch für weitere Jahre reichen und nicht nur für zwei oder drei. Aus diesem Grund lehnt die SVP ganz klar die Motion und auch das Postulat ab. Es ist im Moment nicht zwingend.

Christoph Grimm, Burgdorf (glp). Rita Haudenschild hat es richtig gesagt: Die Argumentation ist zu 100 Prozent plausibel. Wer abends mit Lärm einschläft und am Morgen wieder mit Lärm geweckt wird, dessen Wohlbefinden ist massiv eingeschränkt. Die Motion schreibt nichts von flächendeckend, sie sagt lediglich «in der Regel». Und das ist ganz entscheidend. Es kostet etwas, das ist uns allen klar. Es werden Tests durchgeführt, das muss so sein. Es kann nicht sein, dass man diese Technik verwendet, wenn Beläge nach zwei Jahren bereits wieder den gleichen Lärm aufweisen. Die glp ist voll mit der Überweisung der beiden ersten Ziffern als Postulat einverstanden. Es ist uns ganz wichtig, dass die Regierung vom Bund verlangt, in dicht besiedelten Autobahngebieten lärmarme Beläge einzubauen. Wir bitten Sie, zweimal ein Postulat und einmal eine Motion zu überweisen.

Andrea de Meuron, Thun (Grüne). Zuerst ein Wort an Grossratskollege Kummer: Er sagt, die Beläge nützen nichts bei Tempo 30. Tempo 30 wäre eigentlich die günstigste Lärmsanierungsmassnahme. Es nähme mich wunder, ob Sie das unterstützen würden. Noch zum Votum von Grossrat Grimm, der sich über den Schlaf und das Erwachen äusserte: Heute weckte mich der Lärm einer Grossbaustelle, das wird etwa noch ein Jahr dauern. Dann kam das Getöse der Strassenputzmaschine – dieses Erwachen war nicht gerade schön. Doch dieser Lärm ist glücklicherweise zeitlich begrenzt. Aber wir alle sind täglich mit Lärm konfrontiert. Statistisch gesehen lebt jede dritte Person hier im Saal mit übermässigem Lärm. Sie können jetzt auslesen, welches Drittel betroffen ist. Die häufigste Lärmquelle ist der motorisierte Verkehr. Ihn hört man vor allem tagsüber permanent. Der Handlungsbedarf – und jetzt auch die positive Nachricht – und gleichzeitig das Lärmeinsparpotenzial sind dort deshalb entsprechend gross. Doch wir haben es gehört: Bund und Kanton sind im Verzug mit den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmassnahmen.

Dabei wäre das Handeln mehr als angebracht. Allein der volkswirtschaftliche Schaden des Lärms ist enorm. Es kostet und jährlich 1 Milliarde Franken. Neben den Gesundheitskosten schlägt vor allem der Wertverlust von Liegenschaften zu Buche. Doch was machen? Viel wirkungsvoller als Lärmschutzwände, die das Ortsbild wesentlich beeinträchtigen, ist die Lärmreduktion an der Quelle. Und Forschung und Technik sei Dank; sie werden auch immer weiter vorangetrieben: Heute gibt es neben den lärmarmen Pneus, bei denen man die Reifenetikette verbindlich machen will, eben auch die Strassenbeläge, die den Lärm deutlich reduzieren. Der positive Nutzen dieser Beläge wird vom Regierungsrat grundsätzlich anerkannt. Ich liste die Vorzüge dieser Beläge noch einmal kurz auf: Man kann den Lärm bis zu 3 Dezibel reduzieren, was einer Halbierung des Verkehrslärms entspricht. Innerorts ist der Einbau der lärmarmen Beläge oft die einzige strassenseitig realisierbare Massnahme zur Lärmreduktion. Durch die unmittelbare Wirkung an der Lärmquelle sind oft keine Ersatzmassnahmen bei den Gebäuden wie zum Beispiel Schallschutzfenster erforderlich. (*Der Präsident läutet die Glocke.*) Diese Gründe überzeugen uns, und aus Sicht der Fraktion der Grünen gilt es, die Bevölkerung vor dem Strassenlärm zu schützen. Deshalb werden wir die Annahme der Ziffern 1 und 2 als Postulat und der Ziffer 3 als Motion unterstützen.

Präsident. Und ich bitte den Rat, die Sprecherinnen und Sprecher vor dem Lärm zu schützen.

Andreas Hofmann, Bern (SP). Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen, die Motion gleich zu behandeln wie von der Motionärin und von der Regierung beantragt. Eine Vorbemerkung zum Thema: Lärmschutz hat grundsätzlich an der Lärmquelle zu erfolgen. Und da sehe ich hinsichtlich der Massnahmen eine klare Reihenfolge: zuerst mal eine Reduktion des Verkehrs, was unter anderem dadurch geschehen kann, dass der Verkehr von den dichtbesiedelten Gebieten in armbesiedelte Gebiete gesteuert wird. Zweitens eine Reduktion der Geschwindigkeit. Vor allem, wenn es um die Abrollgeräusche der Reifen geht, ist das entscheidend. Wenn Sie schneller fahren, steigt der Lärm vom Reifenabrollgeräusch mit der dritten Potenz. Es ist also nicht nur eine quadratische Erhöhung, sondern die Erhöhung erfolgt mit der dritten Potenz. Die wichtigste Massnahme ist also die Beschränkung der Geschwindigkeit. So wäre Tempo 30 eine gute Massnahme, auch wenn dann die Beläge nicht mehr so wirksam sind. Wichtig wäre, einen Grossteil des Lärms bereits so loszuwerden. Der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen kommt erst in dritter Priorität. Er kommt erst dann, wenn die Möglichkeiten von Punkt eins und zwei ausgeschöpft sind. In diesem Sinn empfiehlt Ihnen die SP-Fraktion die Annahme des Vorstosses in der erwähnten Form. Bei der Begründung schliessen wir uns der Regierung an.

Peter Sommer, Wynigen (FDP). Mit dem Vorstoss wird das Ziel verfolgt, den Lärm an der Quelle

einzdämmen und teure und unschöne Lärmschutzwände und Schallschutzfenster zu vermeiden. Mit dem Einbau bestimmter Flüsterbeläge auf Strassen können die Kosten für Lärmsanierungen deutlich reduziert werden. Das hat ein dreijähriger Praxistest des Bundes mit lärmarmen Testbelägen in verschiedenen Gemeinden der Schweiz aufgezeigt. In den letzten Jahren wurden im Bereich der Flüsterbeläge grosse technische Fortschritte erzielt, es fehlen aber noch Langzeiterfahrungen mit den neusten Materialien. Die Mehrkosten gegenüber den konventionellen Belägen betragen nach heutiger Kenntnis etwa 5 bis 10 Prozent, wobei sich der Bund an den Mehrkosten beteiligt. Auch nach Aussage des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist bei Flüsterbelägen der Fortschritt rasant gestiegen. Auf Autobahnen werden mittlerweile vorwiegend Flüsterbeläge eingebaut. Heute kommen zunehmend geschlossoporige Beläge zum Einsatz, die weniger frostempfindlich und dadurch dauerhafter sind. Neu ist ferner – und da muss ich Kollege Kummer widersprechen –, dass Flüsterbeläge auch bei niedrigen Tempi einiges bewirken, weil die Motorengeräusche heute leiser sind und damit die Abrollgeräusche stärker ins Gewicht fallen. Die FDP anerkennt, dass das Tiefbauamt bereits umfangreiche Tests durchgeführt hat und daran arbeitet. Wir möchten den Druck im Sinn der Motion, wie sie von der Motionärin formuliert wurde, aufrechterhalten, damit weiter intensiv geforscht werden kann und nach den besten Möglichkeiten gesucht wird. Die Motion ist sehr offen formuliert, es heisst «in der Regel lärmarme Beläge zu verwenden». Die FDP wird dem Vorstoss im Sinn der Regierung zustimmen, also den Ziffern 1 und 2 als Postulat und Ziffer 3 als Motion.

Bernhard Riem, Iffwil (BDP). Leise Strassenbeläge wären eine elegante Massnahme, um den Verkehrslärm auf Strassen zu reduzieren. Die Beläge gibt es, und es wird intensiv geforscht und ausprobiert. Aber eben: Die Beläge verlieren schnell an Wirkung. Schon nach wenigen Jahren werden sie völlig wirkungslos. Sämtliche Fachleute, die mit Strassenbau zu tun haben, wissen das. Sie würden sie trotz Mehrkosten gerne einbauen. Aber sie zum jetzigen Zeitpunkt mit der vorhandenen Technik überall einzubauen wäre fachlich und finanziell unverantwortlich. Die Forderung nach lärmarmen Belägen ist sicher populär. Alle möchten sie, niemand wird ernsthaft dagegen sein, sofern die Beläge mal das aufweisen werden, was sie mit ihrem Namen versprechen. Die BDP wird die Ziffern 1 und 2 als Postulat überweisen, Ziffer 3 nimmt sie als Motion an, damit sich der Regierungsrat beim Bundesamt für Strassen dafür einsetzt. Das ASTRA wird das machen, sobald vernünftige Lösungen vorliegen. Interessant ist für mich eine Bemerkung in der Antwort des Regierungsrats zum baulichen Lärmschutz, zu den Massnahmen bei Kantonsstrassen: Drei Viertel der Strassen sind saniert, ein Viertel bleibt noch zu machen. Ich habe mich gefragt, wie weit fortgeschritten die Sanierungen entlang der Gemeindestrassen sind. Vielleicht bekommen wir diesbezüglich noch einen Hinweis.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Schluss der Sitzung um 16.29 Uhr

Die Redaktorinnen:

Catherine Graf Lutz (f)

Dorothea Richner (d)