

Einfache Anfrage Würth-Rorschacherberg vom 22. Januar 2007

Lärm und Buschgürtel an Autobahnen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 20. März 2007

Felicitas Würth-Rorschacherberg vermutet, dass nach der Belagserneuerung an der Nationalstrasse A 1 St.Gallen/Neudorf–Rheineck, im Abschnitt Sonnenberg der Politischen Gemeinde Rorschacherberg, die Lärmbelastung nicht wie prognostiziert vermindert, sondern zugenommen hat. Zudem wird das nicht regelmässige Zurückschneiden der Bepflanzung an den Autobahnböschungen beanstandet.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Strecke von St.Gallen/Neudorf bis Rheineck wurde in den Jahren 2004 und 2005 saniert. Bis zu diesem Zeitpunkt bestand der Oberbau der Fahrbahn aus einem Betonbelag, der mit dem Bau der Autobahn (Eröffnung im Jahr 1973) realisiert wurde. Anlässlich der Erneuerung der Strecke wurde der Betonbelag mit einem Schwarzelag saniert. Gleichzeitig wurde der Autobahnabschnitt auch lärmtechnisch beurteilt und gesetzeskonform nachgerüstet.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Lärm ist nach der Belagserneuerung nicht höher, sondern tiefer als vor der Sanierung. Es kann ausgeschlossen werden, dass der neue Asphaltbelag einen höheren Lärmpegel verursachen soll als der ursprüngliche Betonbelag. Einerseits verursacht der Schwarzelag geringere Abrollgeräusche als der Betonbelag, andererseits entfällt das störende Schlagen beim Überfahren von Betonfugen.
2. Die Sanierung der nordseitigen Lärmschutzwand, z.B. im Bereich Steig/Sonnenberg hat keine negativen Auswirkungen auf die Lärmentwicklung auf der Südseite der Autobahn. Die Lärmschutzwände sind auf der ganzen Strecke derart ausgestaltet, dass keine Schallreflexionen auf die gegenüberliegende Seite entstehen. Mit Versuchen an der EMPA konnte die auf der Sanierungsstrecke eingesetzte Ausführung geprüft und die hochabsorbierende Wirkung der Lärmschutzwände nachgewiesen werden.
3. Wegen der kürzeren Gebrauchsdauer wurde kein offenporiger Drainbelag («Flüsterbelag»), sondern auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Rheineck ein Splittmastixasphalt und in Gegenrichtung ein Rauhasphaltbelag eingebaut. Bezüglich Lärmverhalten weisen die verwendeten Beläge, verglichen mit dem Drainbelag, gleichwertige und gegenüber dem alten Betonbelag stark lärmindernde Eigenschaften auf.
4. In Absprache mit dem für die Nationalstrassen zuständigen Bundesamt für Strassen wurde bei der Projektierung der Belagserneuerung gleichzeitig auch der Sanierungsbedarf bezüglich Lärmschutz abgeklärt. Die Abklärungen zeigten, dass neben der reinen Erneuerung/Instandstellung der Lärmschutzwände stellenweise die Vergrösserung der Hindernisabmessungen, z.B. im Gebiet Sulzberg, geboten war. Die Arbeiten wurden mit der Sanierung vorgenommen. Die gesetzlichen Verpflichtungen sind erfüllt, weshalb kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

5. Die Gleichbehandlung der betroffenen Bevölkerung bei Sanierungsaufgaben ist ein wichtiger Grundsatz in der Umweltschutzgesetzgebung und wird von der Regierung auch beachtet. Voraussetzung ist allerdings, dass eine Sanierungsverpflichtung überhaupt besteht. In der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung wird bei der Beurteilung der Dringlichkeit von Massnahmen nicht nur das Ausmass der Überschreitung herangezogen, sondern auch die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen beachtet.
- 6./7. Die Gehölzpflege entlang der Autobahnen wird vom Nationalstrassenunterhalt des Kantons St.Gallen nach den von einem externen Fachspezialisten ausgearbeiteten Pflegeplänen durchgeführt. So werden Hecken, Baum-, Nieder- und Hochhecken, Wald, Feldgehölze und Sträucher in Intervallen von 7 bis 25 Jahren ausgelichtet bzw. auf den Stock gesetzt. Die jährlich durchgeführte Pflege der Hecken beschränkt sich vornehmlich auf den Seitenbereich entlang der Nationalstrassen. Aus Sicherheitsgründen sind in diesen Zonen die Signale und technischen Anlagen freizuhalten. Hingegen können sich aufgrund der Unterhaltsintervalle vereinzelt Sichtprobleme für Anwohnerinnen und Anwohner ergeben. In über 90 Prozent aller Problemfälle basieren die Reklamationen aber auf zu starkem Ausholzen, weil die Autobahn wieder sichtbar und damit subjektiv lauter wird. Ein Verkürzen der Intervalle würde erhebliche Mehrkosten verursachen und wäre mit dem heutigen Personalbestand der Autobahnwerkhöfe nicht durchzuführen.
8. Im Rahmen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit für Benutzerinnen und Benutzer der Autobahnen ist der Sicherheitsholzschlag eine wichtige Aufgabe des Nationalstrassenunterhalts. Jährliche Inspektionen gewährleisten, dass kranke und ungünstig stehende Bäume entlang der Autobahn entfernt werden. Dabei finden auch flachwurzelnde Tannenbäume die notwendige Beachtung. Das Risiko, dass bei heftigen Stürmen oder schweren Schneefällen Bäume geknickt oder umgeworfen werden, wird mit dem Sicherheitsschlag auf ein Minimum gesenkt. Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es aber nicht. Ereignisse mit umgestürzten Bäumen entlang der St.Galler Autobahnen sind äusserst selten. Auch im Gebiet Steig/Rorschacherberg kann das Risiko als gering eingestuft werden.