

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Lundi (après-midi) 8 juin 2015

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

47 2014.RRGR.1144 Motion 226-2014 Haudenschild (Spiegel, Les Verts) Renforcement de la protection contre le bruit le long des routes cantonales

N° de l'intervention: 226-2014
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 17.11.2014
Déposée par: Haudenschild (Spiegel, Les Verts) (porte-parole)
Cosignataires: 13
N° d'ACE: 432/2015 du 22 avril 2015
Direction: TTE

Renforcement de la protection contre le bruit le long des routes cantonales

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures suivantes :

1. Lors des réfections de route, poser en règle générale des revêtements silencieux sur les routes cantonales traversant les localités.
2. Lors de la construction de nouvelles routes, poser en règle générale des revêtements silencieux sur les routes cantonales traversant les localités.
3. Demander à l'Office fédéral des routes de poser des revêtements silencieux sur les tronçons d'autoroute traversant des zones densément peuplées.

Développement :

Nous avons récemment appris que le deuxième délai imparti au mois de mars 2015 va arriver à échéance sans que l'assainissement acoustique des routes nationales ne soit achevé. La plupart des cantons, Berne compris, ne sont pas dans les temps. La population vivant à proximité des routes à fort trafic continue d'être assourdie par le bruit excessif.

En vertu de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), le bruit est d'abord limité par des mesures prises à la source (art. 11), les émissions étant limitées par l'application des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12). C'est à un stade ultérieur que sont prises les mesures propres à endiguer la propagation du bruit et celles concernant les immissions. Or, le canton de Berne se concentre malheureusement sur ces mesures de seconde priorité, en installant par exemple des parois ou des fenêtres anti-bruit.

Les routes sont alors comme encaissées, ce qui n'embellit pas la localité, et les mesures prises sur les bâtiments sont coûteuses sans pour autant rendre le bruit supportable quand on est dehors.

Or, on dispose maintenant avec les revêtements silencieux d'un matériau bon marché testé pendant longtemps. Ces revêtements atténuent considérablement le bruit de la route et sont faciles et peu coûteux à poser. La technique a fait de gros progrès ces dernières années. A Genève, on trouve des revêtements silencieux qui, au bout de cinq ans, continuent d'atténuer le bruit de six ou sept décibels. Ces revêtements ont été testés dans le canton de Berne à Niederscherli/Köniz et à Muri, mais les résultats n'ont pas été publiés sur le site du canton.

L'OFEV s'investit pour que les mesures soient en priorité prises à la source du bruit, p. ex. la pose de revêtements absorbants ou la promotion des pneus silencieux (pour en savoir plus : <http://storymaps.geo.admin.ch/storymaps/storymap12/?lang=fr>).

Réponse du Conseil-exécutif

La mise en œuvre des mesures de protection contre le bruit prescrites par la législation se poursuit dans le canton de Berne depuis des années. A la fin 2014, 74 pour cent des routes cantonales concernées pouvaient être considérées comme assainies sur le plan acoustique, ce

qui a permis d'améliorer sensiblement la qualité de vie de nombreux riverains. Les mesures restantes nécessitent encore des investissements d'environ 60 millions de francs. Il est fort probable que, malgré tous les efforts consentis, le canton de Berne ne pourra pas achever entièrement les travaux d'assainissement d'ici à l'expiration du délai imparti, c'est-à-dire fin 2018.

1./2. L'Office des ponts et chaussées teste déjà depuis plusieurs années des revêtements silencieux sur différentes routes cantonales. Les expériences faites jusqu'à présent montrent que les effets atténuants de ces revêtements diminuent à l'usage et disparaissent complètement au bout de quelques années. Les raisons de cette perte d'efficacité ne sont pas encore connues. On suppose que la cause est à attribuer au trafic intense qui détruit la texture en grains fins des revêtements, associé souvent à des sols de fondation de mauvaise qualité. Les moyens financiers étant limités, il ne saurait être question pour le Conseil-exécutif de revêtements silencieux que s'il s'avère que leur effet atténuant persiste après plusieurs années et donc qu'ils sont une alternative aux parois et aux fenêtres antibruit. Par conséquent, il ne serait pas judicieux aujourd'hui déjà de poser systématiquement des revêtements silencieux lors de réfections de routes cantonales à l'intérieur des localités. L'Office des ponts et chaussées testera plutôt des revêtements silencieux de dernière génération (revêtements bitumeux semi-denses) sur de longs tronçons, procèdera à des analyses spécifiques aux revêtements et à des mesures annuelles du bruit (monitorage). Pour les nouvelles routes cantonales (p. ex. le contournement de Worb ou celui de Thoune par le nord), la question du revêtement silencieux ne se pose de toute façon pas la plupart du temps, car les tracés sont en général choisis de sorte à ne pas porter atteinte aux régions habitées par de trop importantes nuisances sonores.

Par ailleurs, les revêtements silencieux ne peuvent être utilisés que dans des communes se trouvant à une altitude de 600 mètres au maximum car, au-delà de cette limite, ils seraient très rapidement endommagés par les pneus cloutés et les chaînes à neige (utilisés notamment par les bus des transports publics).

C'est la raison pour laquelle le Conseil-exécutif entend pour l'heure maintenir le programme de mesures qui ont fait leurs preuves au niveau de la propagation (parois antibruit) et des bâtiments (fenêtres antibruit). Ces mesures sont durablement efficaces. Etant donné les valeurs strictes prescrites aujourd'hui par la législation pour l'isolation thermique des fenêtres antibruit, les bâtiments peuvent en outre être améliorés sur le plan énergétique. Les habitants et habitantes apprécient d'ailleurs beaucoup ces fenêtres. Dans le même temps, les revêtements silencieux devront continuer à être testés. Dès que des résultats probants sur le comportement des revêtements spéciaux à long terme seront à disposition, des décisions pourront être prises pour leur utilisation à plus grande échelle sur les routes cantonales.

3. Nous avons posé la question à l'Office fédéral des routes (OFROU) et il nous a indiqué qu'il envisageait à l'avenir d'utiliser davantage de revêtements silencieux sur les routes nationales pour remplacer les anciens (excepté dans les tunnels et les galeries). Il constate cependant que les revêtements silencieux posés au cours des six dernières années ne satisfont pas aux exigences en matière d'efficacité sur le long terme (perte rapide de l'effet atténuant). A l'instar du canton, l'OFROU souhaite aussi n'utiliser à l'avenir que des revêtements silencieux qui restent efficaces le plus longtemps possible. Il prendra donc des dispositions pour adapter les normes correspondantes et donnera mandat pour d'autres travaux de recherche.

Le Conseil-exécutif s'engagera auprès de l'Office fédéral des routes pour que, dans la mesure du possible, des revêtements silencieux de dernière génération soient posés sur les routes nationales traversant des régions densément peuplées du territoire cantonal.

Proposition du Conseil-exécutif :

Vote point par point

Point 1 : adoption sous forme de postulat

Point 2 : adoption sous forme de postulat

Point 3: adoption

Rita Haudenschield, Spiegel (Les Verts). 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, Berthoud (UDC). 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, Berthoud (pvl). 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, Thoun (Les Verts). 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. (*Le président agite sa cloche.*) 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.

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

Andreas Hofmann, Berne (PS). 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 (PLR). Mit dem Vorstoss wird das Ziel verfolgt, den Lärm an der Quelle einzudämmen 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 geschlossenporige 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 (PBD). 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.

Les délibérations sur cette affaire sont interrompues à ce stade.

La séance est levée à 16 heures 29.

Les rédactrices :

Catherine Graf Lutz (f)

Dorothea Richner (d)