

Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

07.12.2005

Weisung 423

Postulat von Marcel Savarioud und Gerold Lauber (betreffend Zürich Nord, Bericht über die Analysierung der verschiedenen Lärmarten)

Am 19. Juni 2002 reichten die Gemeinderäte Marcel Savarioud (SP) und Gerold Lauber (CVP) folgendes Postulat ein (GR Nr. 2002/218), welches der Gemeinderat am 28. August 2002 dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen hat:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob für Zürich-Nord, im speziellen Schwamendingen, ein flächendeckender Plan geschaffen werden kann, auf welchem die Wirkung der vorhandenen, verschiedenen Lärmarten approximativ und kumulativ dargestellt werden kann.

Begründung: Unique beantragt eine provisorische Änderung des Betriebsreglements für den Flughafen mit dem Inhalt, dass an Samstagen, Sonntagen und deutschen Feiertagen über Zürich-Nord und dem Glattal Südanflüge durchzuführen seien. Dabei berücksichtigt der Flughafen die bereits bestehenden Lärmquellen in Zürich-Nord wie beispielsweise Strassen-, Militärflug- und Schiesslärm nicht.

Das Bundesgericht hat kürzlich entschieden, dass im neuen Betriebsreglement für den Flughafen die Lärmimmissionen der Militäraviatik und jene des zivilen Flugverkehrs zu berücksichtigen sind. Ein entsprechender Plan, welcher die Lärmbelastungen des Flugverkehrs kumulativ darstellt, existiert bis heute nicht. Technisch ist das kumulative Erfassen von militärischem und zivilem Fluglärm kein Problem, handelt es sich doch um „gleichartige Lärmquellen“.

Es ist nicht einzusehen, wieso nicht alle störenden Lärmquellen einzubeziehen sind. Die heutigen Lärmimmissionen der sechsspurigen A 1.4.4 und der vierspurigen Überlandstrasse liegen bereits heute ohne Fluglärm über dem Alarmwert der Lärmschutzverordnung.

Der Stadtrat unterbreitet dem Gemeinderat den folgenden Bericht:

Das Quartier Schwamendingen ist mit Lärmimmissionen aus verschiedenen Quellen stark belastet.

Strassenverkehrslärm

Auf verschiedenen Strassenabschnitten im Quartier werden die Belastungsgrenzwerte der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) überschritten. Überschreitungen des Alarmwertes liegen beispielsweise entlang der Nationalstrasse 1.4.4 vor, welche mit mehr als 100 000 Fahrzeugen pro Tag die meistfrequentierte Verkehrsachse von Zürich und eine der höchstbelasteten Strassen der Schweiz darstellt. Nachdem sich Bund, Kanton und Stadt Zürich auf ein konkretes Projekt für eine Einhausung dieses Strassenabschnittes geeinigt haben, kann hier eine Entlastung in Aussicht gestellt werden.

Der Immissionsgrenzwert der LSV wird beispielsweise an folgenden Strassen überschritten: Dübendorfstrasse, Überlandstrasse, Wallisellenstrasse, Winterthurerstrasse.

Eisenbahnlärm

Durch den Eisenbahnlärm ist vor allem das Gebiet nördlich der Wallisellenstrasse belastet. Im Rahmen der Lärmsanierung der Eisenbahnen gemäss LSV in der Stadt Zürich wurde die Sanierungspflicht der Strecke Oerlikon-Wallisellen festgestellt. Das Plangenehmigungsverfahren für die entsprechenden Lärmschutzmassnahmen steht kurz vor dem Abschluss. Auf dieser Bahnstrecke verkehren heute täglich etwa 170 Züge. Die Zugfrequenzen werden bis im Jahr 2015 auf etwa 190 Züge pro Tag zunehmen. Dank dem zunehmenden Anteil an lärmarmem Rollmaterial werden die Emissionen gegenüber heute aber abnehmen.

Fluglärm

Seit dem 30. Oktober 2003 wird das Quartier Schwamendingen zusätzlich zum herkömmlichen Fluglärm (v.a. Abflüge auf Piste 16 Richtung Süden) durch die so genannten Südanflüge – Anflüge von Süden her auf die Piste 34 des Flughafens Zürich – belastet. Diese Anflüge finden vor allem zwischen 6.00 und 7.00 Uhr (werktags) bzw. zwischen 6.00 und 9.00 Uhr (an Wochenenden und deutschen Feiertagen) statt. Zwischen 20.00 und 23.00 Uhr wird der Flughafen unter bestimmten meteorologischen Bedingungen ebenfalls von Süden her auf die Piste 34 angeflogen. Der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) ermittelt die Fluglärmbelastung durch diese Südanflüge, zusätzlich zu den regelmässigen Fluglärm-Erhebungen an fünf Standorten in Zürich-Nord. Die Resultate sind im Internet (www.ugzh.ch) oder etwa im Quartalsbericht 4/2004 „Monitoring zum Südanflug“ von Statistik Stadt Zürich zu finden.

Obwohl die Stadt Zürich nur über einen eng begrenzten Spielraum verfügt, um den Fluglärm auf Stadtgebiet aktiv zu beeinflussen, nutzt der Stadtrat alle zur Verfügung stehenden Mittel im Kampf gegen diese Immissionen. Er setzt sich in Beschwerdeverfahren gegen das Betriebsreglement des Flughafens Zürich gegen die Südanflüge und für die Beibehaltung der ursprünglichen Nordausrichtung des Flughafens ein.

Mit Blick auf die vielfältigen Lärmbelastungen im Quartier Schwamendingen ist das Anliegen der Postulates, einen flächendeckenden Plan zu schaffen, der die Wirkung der verschiedenen Lärmquellen kumulativ darstellt, sehr gut nachvollziehbar. Eine solche Karte würde in den Bemühungen um eine Reduktion der Immissionen ein nützliches Instrument darstellen.

Bei einer Analyse der Belastung mit Luftschadstoffen lassen sich beispielsweise verschiedene Quellen von Stickoxiden addieren und über ein Modell in eine Immissionsbelastung umrechnen. Beim Lärm sind die Verhältnisse sehr viel komplexer.

Lärm ist nichts anderes als unerwünschter Schall. Schall wiederum ist physikalisch gesehen eine Störung des Luftdrucks, die sich als Welle ausbreitet. Weil nun die Lärmbelastung - bzw. die Wahrnehmung von Lärm - eine starke subjektive Komponente beinhaltet, ist es unmöglich, verschiedene Lärmquellen zu einer Einheitsgrösse zusammenzufassen. Dazu kommt die Schwierigkeit, dass die Überlagerung verschiedener Lärmquellen rein physikalisch gesehen – ohne Berücksichtigung einer subjektiven Komponente – sehr komplex ist.

Die Störwirkung einer Schallquelle ist, wie erwähnt, stark von subjektiven Faktoren abhängig. Für einen passionierten Motorradfahrer ist das Geräusch seiner Maschine Musik in den Ohren, für die Anwohnenden entlang der Strasse eine lästige Störung. Die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung hat diese Problematik durch die Definition des so genannten Beurteilungspegels berücksichtigt. Dieser Beurteilungspegel setzt sich aus einem objektiven, messbaren Teil und einer oder mehreren dazu addierten Korrekturen zusammen. Diese Korrekturfaktoren berücksichtigen den unterschiedlichen Störgrad verschiedener Lärmarten bei gleichem akustischem (objektiv messbarem) Wert. Die in der LSV festgelegten Grenzwerte sind denn auch aus umfangreichen soziopsychologischen Untersuchungen abgeleitet worden.

Eine objektive Erfassung und Beurteilung von Lärm ist als komplexe Aufgabe nicht nur durch eine Schallpegelmessung, sondern auch unter Berücksichtigung von Korrekturen und Erfahrungswerten anzugehen. Die LSV verlangt darum bei der Beurteilung von Lärmbelastungen eine nach Lärmarten (Strassenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm, Schiesslärm) differenzierte Betrachtung. Leider gibt es keine wissenschaftlichen Modelle, die eine Beurteilung der Lärmbelastung aus verschiedenen Quellen ermöglichen. Ein kumulativer, flächendeckender Lärmkataster mit relevanten Belastungswerten im Sinne der LSV – wie ihn das Postulat anregt – kann darum nicht erstellt werden.

Die oben geschilderten Zusammenhänge wurden mit den beiden Postulanten besprochen und im November 2003 in einem kurzen Bericht mit einer schematischen Darstellung der Lärmbelastungen in Schwamendingen festgehalten, der den Postulanten abgegeben wurde.

Das Postulat kann daher abgeschrieben werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. Vom Bericht des Stadtrates zu Zürich Nord, Analysierung der verschiedenen Lärmarten wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat GR Nr. 2002/218 von Marcel Savarioud und Gerold Lauber vom 19. Juni 2002 wird als erledigt abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy