

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 24. November 1999

2029. Schriftliche Anfrage von Marcel Savarioud und Eva Sanders betreffend Immissionsschutz und Stadtentwicklung entlang der Ueberlandstrasse. Am 25. August 1999 reichten der Gemeinderat Marcel Savarioud (SP) und die Gemeinderätin Eva Sanders (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 99/388 ein:

Die Ueberlandstrasse mit den angrenzenden Wohngebieten, die einen Wohnanteil von über 90 Prozent aufweisen, ist bereits heute stark befahren und lärmbelastet. Durch die Entwicklung in den angrenzenden Gebieten (Oberhauserriet, Leutschenbach, Zentrum Zürich Nord und Stettbach) ist mit einer Besserung der Lärmsituation nicht zu rechnen. Bei einer allfälligen Realisierung der im regionalen Richtplan projektierten Glatttalstrasse ist für die Ueberlandstrasse eine weitere massive Zunahme des Verkehrs absehbar, und sie droht zur Umfahrung der überlasteten Autobahn zu werden.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Stadtentwicklung im Bereich der Ueberlandstrasse?
2. Besteht die Möglichkeit, mittels Riegelbauten südlich der Ueberlandstrasse die Lärmsituation zu entschärfen? Was für Massnahmen müssten dementsprechend in der BZO ergriffen werden?
3. Gibt es Möglichkeiten, entlang dieser stark befahrenen Strasse Lärmschutzwände zu erstellen? Oder sieht der Stadtrat andere Möglichkeiten zur Lärmbekämpfung?
4. Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton für eine Temporeduktion auf 50 einzusetzen, um die Lärmbelastung der Anwohner zu reduzieren?
5. Wie will der Stadtrat verhindern, dass die Ueberlandstrasse als Umfahrung der Autobahn benützt wird?
6. Was hat der Stadtrat bis anhin unternommen, um die Lärmsituation entlang der Ueberlandstrasse zu entschärfen, und was gedenkt der Stadtrat in Zukunft zu unternehmen, um diese zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

- a) Die Ueberlandstrasse lässt sich in zwei Abschnitte unterteilen: Der erste verläuft, meist entlang der Autobahn N 1.4.4, von der Winterthurerstrasse bis Aubrugg, und der zweite, parallel zur Glatt, von Aubrugg bis an die Grenze zu Dübendorf. Die Anfrage betrifft nur den zweitgenannten Abschnitt.
- b) Beidseits dieses Strassenabschnitts bestehen heute ausgesprochene Wohnquartiere. Die Grundstücke sind grösstenteils überbaut, wenn auch meist nicht maximal ausgenützt. Der überwiegende Teil des Gebiets liegt nach geltendem wie auch künftigem Recht in einer dreigeschossigen Wohnzone W3 mit einem Mindestwohnanteil von meist 90 Prozent. Diese Zonierung ist dem Bestand angepasst und lässt für die Zukunft gebührende Entwicklungsmöglichkeiten offen.
- c) Bei der Ueberlandstrasse handelt es sich um eine Staatsstrasse von regionaler Bedeutung, der aber auch für den gesamten Verkehr im Stadtkreis 12 eine wichtige Funktion zukommt; die Bedeutung der Strasse wird künftig, namentlich durch die Entwicklung des Gebiets Leutschenbach, noch zunehmen.

- d) Die Immissionen entlang der Strasse – wie Lärm, Erschütterungen und verunreinigte Luft – tangieren die Lebensqualität. Dies kann sich auf die Entwicklung der angrenzenden Wohngebiete nachteilig auswirken, namentlich auf den Investitionswillen und die Durchmischung der Wohnbevölkerung. Erfahrungsgemäss werden Wohnungen, die grösseren Immissionen ausgesetzt sind, zunehmend von Personen belegt, die auf dem übrigen Markt Mühe haben, eine Wohnung zu finden; eine Konzentration schwacher sozialer Gruppen erschwert deren Integration im Quartier.
- e) Abhilfe liesse sich durch eine markante Reduktion und Beruhigung des Verkehrs, verbunden mit einer Redimensionierung der Strasse, schaffen. Diese Möglichkeiten sind aber, angesichts der überkommunalen Grundlage und Funktion der Strasse, beschränkt.

Zu Frage 2:

- a) Die bestehende Baustruktur beidseits der Ueberlandstrasse ist durch Einzelbauten geprägt. Da «Riegelbauten» nicht das einzige Mittel sind, um den Immissionen zu begegnen, wäre es nicht zweckmässig, sie hier mit planungsrechtlichen Instrumenten vorzuschreiben, abgesehen davon, dass eine solche Pflicht erst bei Neubauten zum Tragen käme. Vielmehr muss es den Eigentümerinnen und Eigentümern einzelner oder mehrerer benachbarter Grundstücke anheim gestellt bleiben, ob und gegebenenfalls an welchem Ort und in welcher Weise sie durch die Platzierung von neuen Ersatz- oder Ergänzungsbauten oder zwischen die Gebäude eingefügte (Glas-)Wände hinterliegende Bereiche beruhigen wollen. Das geschlossene Bauen ist zulässig, aber nicht vorgeschrieben.
- b) Ergänzende Gebäude sind dort zulässig, wo die bestehenden Bauten auf dem Grundstück die zulässige Ausnützung noch nicht konsumieren oder wo Ausnutzungsreserven von benachbarten, hinterliegenden Grundstücken transferiert werden können. Bloss Schallschutzwände zwischen den Gebäuden, ob verglast oder mural, sind auf die Ausnützung nicht anrechenbar. Zu beachten ist dabei aber auch stets, dass neue Gebäude bzw. Wände auf der einen Strassenseite wegen ihrer Reflexionswirkung zu einer höheren Lärmbelastung auf der gegenüberliegenden Strassenseite führen können.
- c) Zu prüfen sein können im Einzelfall auch Lösungen, bei denen keine lärmempfindlichen Wohnräume oder zumindest keine Schlafräume gegen die Strasse hin orientiert werden, sondern lärmunempfindliche Räume von Wohnungen oder – im Rahmen des Nichtwohnanteils – Nichtwohnnutzungen. Die neue Bau- und Zonenordnung – vom Gemeinderat diesbezüglich bereits beschlossen, aber noch nicht in Kraft stehend – wird hier die Verlegung von Nichtwohnanteilen über eine Distanz bis zu 300 m ermöglichen.

Zu Frage 3:

- a) Die Lärmimmissionen, die die Ueberlandstrasse verursacht, liegen bei den unmittelbar der Strasse zugewandten Fassaden über dem Immissionsgrenzwert, aber unter dem Alarmwert. Es sind daher Massnahmen zur Verbesserung der Situation zu ergreifen. Eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe erarbeitet derzeit Vorschläge für die Sanierung von Strassenzügen, deren Betrieb eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes verursacht.
- b) In Betracht kommen zunächst bauliche oder betriebliche Massnahmen an der Strassenanlage selber (schallschluckende Beläge, verkehrslenkende- oder -beschränkende Massnahmen). An geeigneten Orten können auch Massnahmen auf dem Schallausbreitungsweg zu prüfen sein (Lärmschutzwälle oder -wände). Schliesslich ist auch der Einbau von Schallschutzfenstern mitzu erwägen. Im Einzelnen:
 - c) Für Schallschutzwälle besteht zwischen den bestehenden Bauten und der Ueberlandstrasse nicht genügend Raum.
 - d) Schallschutzwände sind grundsätzlich an verschiedenen Positionen denkbar: zwischen Fahrbahn und Trottoir, am strassenabgewandten Rand des Trottoirs oder weiter zurückliegend (etwa zwischen den Häuserfluchten). Zu bedenken ist, dass Schallschutzwände empfindliche Nachteile haben können. Zum einen können sie die Sicherheit der zu Fuss Gehenden beeinträchtigen, wenn die Blickbeziehungen zur Strasse oder zu den angrenzenden Häusern verstellt wird. Zum andern verstärken sie auch regelmässig die trennende Wirkung einer Strassenanlage und beeinträchtigen sie das Stadtbild.
 - e) Der Einbau von Schallschutzfenstern schneidet hinsichtlich Sicherheit und Stadtbild besser ab als Schallschutzwände; im Gegensatz zu diesen vermag er indes nicht die Aussenräume vor Lärm zu schützen. Nach dem Konzept des eidgenössischen Lärmschutzrechts ist der Inhaber einer bestehenden Strassenanlage nur verpflichtet, die Kosten von Schallschutzfenstern zu tragen, wenn die Immissionen, anders als im Fall der Ueberlandstrasse, den Alarmwert erreichen oder übersteigen. Der Einbau privat finanzierter Schallschutzfenster ist freilich auch hier möglich.

Zu Frage 4:

- a) Die Verbesserung der Lebensqualität in den Wohnquartieren hat für den Stadtrat Priorität. Entsprechend engagiert er sich für Lärmschutzmassnahmen auch im Bereich von Hauptverkehrsachsen. Die kantonalen Behörden nehmen Begehren nach Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptstrassen jedoch sehr zurückhaltend entgegen. Sie machen in der Regel geltend, die resultierenden «Leistungseinbussen» seien nicht akzeptabel.
- b) Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass eine Geschwindigkeitsreduktion von 60 auf 50 km/h bei gleich bleibender Verkehrsmenge eine Immissionsreduktion von nicht mehr als rund 1 bis 1,5 dB(A) bewirkt; eine Reduktion dieses Ausmasses ist für das menschliche Ohr noch kaum wahrnehmbar, und sie vermöchte im vorliegenden Fall, für sich allein, die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes noch nicht herbeizuführen. Gleichwohl ist die Geschwindigkeitsreduktion als nicht unwesentlicher Schritt in die richtige Richtung zu befürworten, der – zusammen mit weiteren

Massnahmen – zu einer spürbaren Verbesserung der Wohnqualität im betroffenen Gebiet führen kann.

Zu Frage 5:

Es ist mit verkehrslenkenden Massnahmen zu verhindern, dass der Verkehr von der Autobahn auf die Ueberlandstrasse ausweicht. Stadt- und Kantonspolizei betreiben bereits heute ein entsprechendes koordiniertes Verkehrsmanagement, das den öffentlichen Verkehr bevorzugt und die Durchfahrtsmenge beeinflusst. Daran ist festzuhalten. Im Hinblick auf die bevorstehende Sanierung des Schöneichtunnels zwischen März und November 2001 entwickelt eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Stadt und Kanton zusätzliche temporäre flankierende Massnahmen.

Zu Frage 6:

- a) Die bisher genehmigten fünf Strassensanierungsteilprogramme der Stadt Zürich enthalten in erster Priorität Strassenabschnitte, an denen die Immissionen den Alarmwert erreichen oder überschreiten. Da die Immissionen der Ueberlandstrasse unter dem Alarmwert – aber noch über dem Immissionsgrenzwert – liegen, sind Sanierungsmassnahmen hier erst im Rahmen der nächsten Sanierungsprogramme zu prüfen. Entsprechende Vorarbeiten sind bereits im Gange (vgl. vorne die Antwort zu Frage 3, Bst. a).
- b) Im Rahmen des Prozesses «Zukunftsfähiges Zürich» führt die Fachstelle für Stadtentwicklung zusammen mit dem Gesundheits- und Umweltdepartement in den nächsten vier Jahren unter anderem die folgenden zwei Projekte durch, die die Ueberlandstrasse zwar nicht direkt, aber indirekt berühren und weitere Anstösse zur Verbesserung der Situation bieten können:
 - Das Projekt «Gemeinsam für die Zukunft von Schwamendingen» bietet der Bevölkerung von Schwamendingen im November 1999 die Möglichkeit, in drei öffentlichen Foren gemeinsam mit Vertretern und Vertreterinnen der Verwaltung Projekte und Massnahmen zu entwickeln, die die Lebensqualität Schwamendingens langfristig stärken sollen, dies zu den Themen «Arbeiten und Einkaufen», «Wohnen» und «Zusammenleben». Der Verkehr im Quartier wird hierbei sicher eine grosse Rolle spielen, und geeignete Projekte zur Verbesserung der Verkehrssituation sollen zur Umsetzung gelangen.
 - Ziel des Projekts «Mobilität» ist es, nachhaltige Lösungen für die Verkehrsproblematik der Agglomeration Zürich zu finden. Hierbei spielt der Durchgangsverkehr sicherlich auch eine Rolle. Dieses Projekt ist in Vorbereitung und soll nächstes Jahr starten.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner