

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 14. Mai 2003

**762. Schriftliche Anfrage von Thomas Marthaler betreffend Weststrasse, Verkehrslärm über den Alarmwerten.** Am 26. Februar 2003 reichte Gemeinderat Thomas Marthaler (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2003/63 ein:

Am 29. April 2002 wurde in der NZZ festgestellt, dass der Verkehrslärm an der Weststrasse ständig über den Alarmwerten liege. Die durchschnittliche Lärmbelastung liege tagsüber bei bis zu 74 Dezibel (der eidgenössische Immissionsgrenzwert wird bei 65 Dezibel überschritten). In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es Angaben über die Lärmbelastung bei der Schmiede Wiedikon?
2. Werden die Lärmgrenzwerte im Umfeld der Kreuzung Birmensdorfer Strasse, Zweierstrasse eingehalten beziehungsweise wie viele Überschreitungen gibt es jährlich?
3. Werden bei der Schmiede Wiedikon die einschlägigen Luftreinhaltensnormen eingehalten?
4. Falls diese Normen nicht eingehalten werden, wäre es von Interesse zu erfahren, warum die Behörden diesen unrechtmässigen Zustand dulden?
5. Ist der Stadtrat bereit, zur Durchsetzung der einschlägigen Normen die notwendigen Massnahmen zu ergreifen?
6. Falls die Einhaltung der betreffenden Normen nicht in die städtische Zuständigkeit fallen sollte, stellt sich die Frage, ob der Stadtrat bereit wäre, bei den zuständigen Behörden vorstellig zu werden, um die Behebung des gesetzwidrigen Zustandes zu verlangen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Der Strassenverkehrslärm in der Stadt Zürich ist in den folgenden Katastern, die vom Fachbereich Lärmschutz des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) geführt werden, dokumentiert:

- Strassenverkehrslärm-Übersichtskataster
- Gebäudescharfer Strassenlärmbelastungskataster für 90 Strassenabschnitte und 7 Plätze

Der Übersichtskataster besteht aus einem Verkehrs- und einem Immissionskataster. Im Verkehrskataster sind alle Strassenabschnitte aufgeführt, bei denen Verkehrserhebungen durchgeführt wurden. Der Immissionskataster enthält, als Teilmenge des Verkehrskatasters, diejenigen Strassenabschnitte, bei denen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) gegeben oder möglich ist. Der Immissionskataster listet über 1200 Strassenabschnitte auf und basiert auf dem Berechnungsmodell «Strassenlärmmodell für überbaute Gebiete» (Bundesamt für Energie, Wald und Landschaft BUWAL, 1991). Jedem Abschnitt ist ein Lärmwert zugeordnet.

Die 97 gebäudescharfen Lärmbelastungskataster basieren nicht auf Modellrechnungen, sondern auf Messungen. Diese Kataster sind Bestandteil der 5 städtischen Strassensanierungsprogramme (SSP) I bis V und weisen die Lärmimmissionen derjenigen Strassenabschnitte aus, bei denen die Alarmwerte (AW) erreicht oder überschritten sind.

Der Begriff «Schmiede Wiedikon» bezeichnet eine VBZ-Haltestelle an der Birmensdorfer Strasse, die zwischen der Zurlinden- und der Zweierstrasse liegt. Der in der Anfrage angesprochene Abschnitt der Birmensdorfer Strasse ist im erwähnten Übersichtskataster enthalten. Der Kataster weist hierfür eine Lärmbelastung von 66 Dezibel (dB) für den Tag (06–22 h) und 59 dB für die Nacht (22–06 h) aus. Die massgeblichen IGW für Wohnnutzung von 65 dB (Tag) und 55 dB (Nacht) sind somit überschritten.

**Zu Frage 2:** Die Lärmbelastungen im Bereich der Kreuzung Birmensdorfer Strasse/Zweierstrasse können den gebäudescharfen Lärmbelastungskatastern für die Birmensdorfer Strasse 189 bis 285 (SSP II) und die Kehlhofstrasse (SSP III) entnommen werden: Im Kreuzungsbereich sind die IGW, an einigen Gebäuden (z. B. Birmensdorfer Strasse 169 und 170) ist auch der Alarmwert (AW) für den Tag überschritten; der massgebliche AW für Wohnnutzung beträgt 70 dB.

Nach der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung muss die Beurteilung von Strassenverkehrslärm anhand des jahresdurchschnittlichen Beurteilungspegels durchgeführt werden. Verkehrsspitzenstunden wie auch Tageszeiten oder Tage mit unterdurchschnittlichem Verkehr (z. B. Sonntage, Feiertage) werden nicht gesondert beurteilt, sondern sind vom BUWAL bei der Festlegung der Emissionsdaten berücksichtigt worden. Laut eidgenössischem Lärmschutzrecht können die Lärmgrenzwerte also entweder überschritten oder eingehalten sein; eine Angabe über die Anzahl Überschreitungen pro Jahr kann – im Gegensatz zu den Angaben zur Belastung durch Luftschadstoffe – nicht gemacht werden.

**Zu Frage 3:** Bei den in der Schweiz gültigen Luftreinhaltenormen handelt es sich um die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV). In der LRV wurden vom Bundesrat für 12 Leitschadstoffe der Luftverschmutzung insgesamt 18 Kurz- und Langzeitgrenzwerte festgelegt. Obwohl der Ausstoss von Luftschadstoffen seit Inkrafttreten der LRV im Jahre 1986 massiv gesenkt worden ist, können in der Stadt Zürich noch nicht alle Grenzwerte eindeutig eingehalten werden, d. h., die Stadt ist zeit- bzw. gebietsweise nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Die wichtigsten Schadstoffe, die noch Probleme bereiten, sind Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Ozon (O<sub>3</sub>). Bei ihrer Entstehung spielt der motorisierte Strassenverkehr – direkt oder indirekt – eine zentrale Rolle. Entscheidend für die Höhe der NO<sub>2</sub>- und PM<sub>10</sub>-Belastung ist deshalb die Verkehrsexposition. Da rund 85 Prozent des Motorfahrzeugverkehrs auf Hauptverkehrsachsen abgewickelt werden, konzentrieren sich die höchsten Belastungen auf die Umgebung stark befahrener Strassenabschnitte.

Um die Belastungen und ihren langzeitlichen Verlauf zu dokumentieren, betreibt der UGZ ein Messnetz aus drei Fixstationen und führt periodisch im gesamten Stadtgebiet Messkampagnen durch. Im Stadtkreis 3 ist beim Bahnhof Wiedikon seit 1988 eine der Dauermessstationen in Betrieb. Wegen deren zentraler Lage und der starken Verkehrsexposition an der Westtangente repräsentiert diese Messstelle eine hohe Stufe der Luftbelastung. So erreichte im Jahr 2002 der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert 48 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m<sup>3</sup>), also 160 Prozent des Grenzwertes (30 µg/m<sup>3</sup>). Bei Feinstaub PM<sub>10</sub> wurde ein Jahresmittel von 30 µg/m<sup>3</sup> erreicht, was mit 150 Pro-

zent des Grenzwertes ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ebenfalls eine erhebliche Überschreitung darstellt. Die hier festgestellten hohen Konzentrationen stehen auch in Zusammenhang mit dem hohen Anteil an Schwerverkehr und dem meist stockenden Verkehrsfluss auf der Schimmelstrasse.

Von der Schmiede Wiedikon liegen keine Messergebnisse vor. Im benachbarten Wohngebiet an der Wiedingstrasse und am Kirchbühlweg wurden jedoch im Rahmen von Messkampagnen Jahresmittelwerte von  $\text{NO}_2$  bestimmt. Mit Hilfe dieser Hintergrundwerte und Verkehrsdaten können über Modellrechnungen die  $\text{NO}_2$ - und  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerte abgeschätzt werden. Die folgende Tabelle zeigt das Resultat dieser Berechnungen. Zum Vergleich sind zusätzlich die Werte vom Kirchbühlweg angegeben.

Berechnete Jahresmittelwerte 2002	$\text{NO}_2$ [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	$\text{PM}_{10}$ [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
Schmiede Wiedikon	32	24
Kirchbühlweg	26	22

Bei der Schmiede Wiedikon liegt die  $\text{NO}_2$ -Belastung im Grenzwertbereich und am etwa 350 Meter entfernten Kirchbühlweg wird der Grenzwert bereits klar eingehalten. Der Jahresmittel-Grenzwert von  $\text{PM}_{10}$  ist an beiden Orten überschritten, das Ausmass der Überschreitung ist jedoch vor allem im Wohngebiet gering. Überschreitungen des  $\text{PM}_{10}$ -Grenzwerts treten leider im grössten Teil des städtischen Siedlungsgebietes auf.

Beim Leitschadstoff des Sommersmogs, dem Ozon, kommt es jeweils während des Sommerhalbjahres in der ganzen Schweiz zu Überschreitungen des maximalen Stundenwertes von  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Das Stadtzentrum weist jedoch deutlich weniger Überschreitungsstunden aus als peripher gelegene Gebiete. Bei der Schmiede Wiedikon ist in einem mittleren Ozonjahr mit bis zu 150 Überschreitungen zu rechnen.

#### **Zu den Fragen 4 bis 6:**

##### *Zur Einhaltung Grenzwerte der Lärmschutz-Verordnung*

Es kann keine Rede davon sein, dass die städtischen Behörden die Überschreitung der Lärmschutz-Grenzwerte dulden. Seit mehr als 10 Jahren ist die Stadt Zürich daran, die übermässig lärmbelasteten Strassen gemäss den lärmschutzrechtlichen Vorgaben zu sanieren.

In der Stadt Zürich sind an rund 230 Strassenkilometern die IGW überschritten, längs rund 30 Strassenkilometern sogar die AW.

Die LSV verlangt, dass Strassen, bei denen die IGW überschritten sind, saniert werden müssen. Für die Sanierung sieht die LSV ein 3-stufiges Konzept vor:

- Massnahmen an der Lärmquelle (z. B. lärmarme Strassenbeläge, technische Veränderungen an Fahrzeugen)
- Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Lärms (z. B. Lärmschutzwände)
- Massnahmen an den Gebäuden (z. B. Schallschutzfenster)

Im Falle der 30 km Strassen mit AW-Überschreitungen schreibt die LSV vor, dass die Fenster der betroffenen Gebäude vordringlich zu sanieren sind.

Bislang wurden 5 Strassensanierungsprogramme (SSP) mit insgesamt 93 Strassenabschnitten und 7 Plätzen erarbeitet. Bis auf das letzte Jahresprojekt mit 8 Strassenabschnitten und 7 Plätzen sind die Programme, die vorwiegend Strassen mit AW-Überschreitungen umfassen, abgeschlossen. Da in städtischen Verhältnissen oft nur Schallschutzfenster als Sanierungsmöglichkeit in Frage kommen, umfassen die bisherigen SSP hauptsächlich Schallschutzfenster-Projekte. Schallschutzfenster lösen das Lärmproblem zwar nicht grundsätzlich, bringen aber den Betroffenen wenigstens im Gebäudeinnern die aus gesundheitlichen Gründen dringend notwendige Ruhe.

Auch im Bereich der angesprochenen Kreuzung Birmensdorfer Strasse/Zweierstrasse wurden die lärmempfindlichen Räume der fraglichen Gebäude mit Schallschutzfenstern ausgerüstet. Mit dieser gebäudeseitigen Schutzmassnahme gelten die entsprechenden Strassenabschnitte als lärmsaniert.

Die Stadt Zürich hat letztes Jahr damit begonnen, bei etwa 150 Strassenabschnitten zu überprüfen, ob und in welchem Umfang diese – im Sinne der oben erwähnten 2. Massnahmestufe (Ausbreitungsweg) – mit baulichen Massnahmen mit dem Ziel der Einhaltung der IGW saniert werden können; bei diesen Studien werden auch technische und betriebliche Massnahmen an der Quelle (1. Massnahmestufe) geprüft.

Der Abschnitt der Birmensdorfer Strasse zwischen Zurlinden- und Zweierstrasse (Schmiede Wiedikon) gehört zum kommunalen Strassennetz und fällt somit in den Zuständigkeitsbereich der Stadt. Er gehört indessen nicht zu den erwähnten rund 150 Abschnitten, da die enge räumliche Bebauungssituation praktisch keinen Raum lässt für wirksame bauliche Lärmschutzmassnahmen, die auch den Anforderungen des Ortsbildschutzes zu genügen vermögen. Im Rahmen der Lärmsanierung können einzig verkehrsbetriebliche Massnahmen geprüft werden. Sollten solche nicht durchführbar sein, müssten Sanierungserleichterungen nach Art. 14 LSV beantragt werden.

#### *Zur Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung*

Die schweizerische Luftreinhaltepolitik beruht auf einer längerfristigen und dauerhaften Sanierung der Belastungssituation durch Luftschadstoffe. Das Konzept der LRV kennt keine Warn- oder Alarmwerte, deren Überschreiten Sofortmassnahmen auslösen würde.

Um die noch verbleibenden übermässigen Immissionen zu beseitigen, müssen mit Blick auf die Verursachergruppen vor allem im Verkehrsbereich weitere Massnahmen umgesetzt werden. Gerade im Strassenverkehr besitzt aber die Stadt Zürich eine eingeschränkte Handlungskompetenz. Sie hat Befugnisse in der Parkplatzpolitik und bei der Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren, kann jedoch beispielsweise den Verkehr auf den Hauptachsen nicht direkt beeinflussen.

Wichtige Schritte zur Reduktion des Schadstoffausstosses des motorisierten Strassenverkehrs wurden auf europäischer Ebene bereits eingeleitet. So hat die EU eine drastische Verschärfung der Abgasgrenzwerte für neu zugelassene Motorfahrzeuge beschlossen (EURO-Normen 3, 4 und 5). Diese sind auch für die Schweiz von

Bedeutung, da sie die europäischen Abgasvorschriften übernimmt. Dadurch wird in den nächsten zehn Jahren der verkehrsbedingte Ausstoss von NO<sub>x</sub> und später auch von Feinpartikeln PM10 noch einmal deutlich abnehmen.

Der Kanton Zürich hat mit dem so genannten Luft-Programm 1996 einen auch das Stadtgebiet umfassenden Massnahmenplan erlassen. Die in der Kompetenz der Stadt liegenden Massnahmen werden im Rahmen des ordentlichen Vollzugs von Bau- und Anlagenvorschriften umgesetzt, z. B. Emissionsgrenzwerte für Feuerungsanlagen oder industrielle und gewerbliche Betriebe mit Lösungsmittlemissionen. Im Verkehrsbereich geht es auf der kommunalen Ebene vor allem um die Durchsetzung von Massnahmen zur Minderung des Verkehrsaufkommens bei Neu- und Erweiterungsbauten (Minimierung der Parkplatzzahl in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung) oder um die Festsetzung verbindlicher Rahmenbedingungen auf der Stufe von Sondernutzungsplanungen. Dabei werden auch innovative Ansätze geprüft, z. B. die Begrenzung der Fahrtenzahl über das so genannte Fahrtenmodell. Schliesslich wird die Stadt mit der Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie der Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen besondere Beachtung schenken.

Das erwähnte Luft-Programm 1996 hat der Kanton Zürich vor kurzem mit Blick auf die Reduktion der nach wie vor problematischen Feinstaub-Emissionen (PM10) ergänzt. Die Integration der darin enthaltenen Massnahmen in den städtischen Vollzug der Luftreinhalte-Vorschriften wurde bereits in Angriff genommen. Inwieweit ein darauf basierendes Massnahmenpaket der Stadt Zürich möglich bzw. notwendig ist, wird derzeit vom UGZ geprüft.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. Martin Brunner**