

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 12 Januar 2000

56. Interpellation von Emil Seliner und 8 Mitunterzeichnenden betreffend Zimmerbergbasistunnel, Lärmimmissionen im Bereich des Locherguts. Am 7 Juli 1999 reichten Gemeinderat Emil Selmer (SP) und 8 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr 99/318 ein

Im Bewilligungsverfahren für den Bau des Zimmerbergbasistunnels zwischen Lochergut und Thalwil wurden die SBB verpflichtet, im Rahmen der Lärmschutzverordnung (LSV) infolge des zu erwartenden Mehrverkehrs im Seebahneinschnitt Lärmschutzvorkehrungen zu treffen

Nach Fertigstellung der Arbeiten am Urselweg beanstanden BewohnerInnen der betroffenen Liegenschaften, dass die erstellten Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände) ungenügend sind

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen

- 1 Wurden im Bereich des Urselweges die Lärmschutzwände nur zum Schutz der unteren Stockwerke (EG und 1 OG) dimensioniert?
- 2 Wurden die oberen Stockwerke tatsächlich vernachlässigt, weil diese Schallschutzfenster aufweisen? Ist dem Stadtrat bekannt, dass Lärmschutzmessungen bei offenem Fenster ausgeführt werden sollten und dies auch ein wichtiges Kriterium für die Wohnqualität ist?
- 3 Trifft es zu, dass die oberen Stockwerke nicht zusätzlich geschützt wurden, weil Stadtbild, Tier- und Pflanzenschutz gegenüber dem Lärmbedürfnis der BewohnerInnen höher gewichtet wurden, obwohl die Lärmbelastung mit Sicherheit massiv zunehmen wird?
- 4 Wurden Lärmmessungen vor und nach der Erstellung der Lärmschutzmassnahmen ausgeführt? In allen Stockwerken? Wie sind die Resultate?
- 5 Wurden die Grenzwerte der LSV vollumfänglich eingehalten? Wurden Ausnahmeregelungen angewandt?
- 6 Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass im stark belasteten Kreis 4 dem Lärmschutz hohe Priorität einzuräumen ist? Dass die ausgeführten Massnahmen nur den minimalen Ansprüchen entsprechen, damit die Vorschriften erfüllt werden, die Wohnqualität aber gesamthaft verschlechtert wird?
- 7 Trifft es zu, dass die SBB durch die Verbreiterung des Urselweges (Hinterfüllung und Verankerungen) bereits mehr Ausgaben getätigt haben, als sie verpflichtet gewesen waren? In welcher Grosseordnung bewegen sich diese Beträge?
- 8 Wie hoch waren die Investitionen der Stadt?
- 9 Ist eine nachträgliche Hinterfüllung der Schallschutzwände im Bereich Herman Greulich-Strasse und somit eine Verbreiterung des Trottoirs noch möglich?
- 10 Wie hoch waren die Kosten gewesen, wenn diese Hinterfüllungen von Anfang an eingeplant worden wären?
- 11 Welche Massnahmen werden im Bereich Herman Greulich-Strasse zwischen Trottoir und Lärmschutzwand getroffen, um eine befriedigende Gesamtwirkung (PBG Art 238) zu erzielen und zu verhindern, dass wilde Abfalldeponien entstehen?
- 12 Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dass er eine Gelegenheit verpasst hat, das Wohnumfeld in diesem stark belasteten Quartier aufzuwerten, wie er in seinen Programmschwerpunkten 1998 bis 2002 formuliert hat? (Punkt 10)

Auf den Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt

Die Vollzugsbehörde ordnet bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte die Sanierung ortsfester Anlagen an, so weit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 13 LSV). Bei unverhältnismässigen Betriebseinschränkungen oder Kosten sowie wenn überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes der Sanierung entgegenstehen, kann die Vollzugsbehörde Sanierungserleichterungen gewähren (Art. 14 LSV).

Im Abschnitt Urselweg (Kanzlei-/Badenerstrasse) war an der Böschungskante ursprünglich eine 2,5 Meter hohe Lärmschutzwand vorgesehen, wobei für die oberen Stockwerke infolge verbleibender Grenzwertüberschreitungen der Einbau bzw. die Finanzierung von Schallschutzfenstern als Ersatzmassnahme verfügt wurde. Die Schweizerische Bundesbahnen AG hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich und teilweise unter Einbezug von Quartiervertretern die verfügbaren Lärmschutzwände bei der Ausarbeitung des Bauprojektes hinsichtlich Lage sowie bezüglich des städtebaulichen Erscheinungsbildes optimiert. Die inzwischen erstellte Lärmschutzwand im Abschnitt Urselweg wird von einzelnen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern als ungenügend erachtet. In der Folge hat die Schweizerische Bundesbahnen AG ihre Bereitschaft für eine Erhöhung dieser Lärmschutzwand bekundet und ein Ergänzungsprojekt, das vom Kanton, der Stadt Zürich sowie den Quartiervereinspräsidenten der Quartiere 3 und 4 unterzeichnet worden ist, unter Anwendung eines vereinfachten Verfahrens dem UVEK als Bewilligungsbehörde Anfang September 1999 zur Genehmigung eingereicht. Die Realisierung ist, nachdem die Genehmigung inzwischen am 18. Oktober 1999 erteilt worden ist, bis Ende 1999 vorgesehen.

Zu Frage 1: Nein. Tatsächlich ist die Schutzwirkung der erstellten Lärmschutzwand aber für das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss am grössten. In den darüber liegenden Geschossen beschränkt sich die Abschirmwirkung der durch den Zugverkehr verursachten Immissionen auf die Gleise, welche den fraglichen Gebäuden näher liegen.

Zu Frage 2: Wie gesagt, ist die Abschirmwirkung der Lärmschutzwand bei den oberen Stockwerken reduziert. Der Grund liegt aber nicht darin, dass diese Stockwerke mit Schallschutzfenstern versehen sind, sondern in der aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Erwägungen vorgenommenen Höhenbegrenzung der Schallschutzwand.

Dass Schallmessungen im offenen Fenster durchgeführt werden müssen, ist nicht zwingend. Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) verlangt zwar in Art. 39, dass Lärmimmissionen in der Mitte des offenen Fensters lärmempfindlicher Räume ermittelt werden. Die Wahl eines von dieser grundsätzlichen Vorschrift abweichenden Messortes ist aber ausdrücklich gestattet, falls dies zweckmässig sein sollte. Im Mitteilungsblatt zur Lärmschutzverordnung Nr. 7 des BUWAL sind Methode und Anwendungsmöglichkeiten beschrieben.

Zu Frage 3: Dass die städtebaulichen und ökologischen Interessen bei Planung und Bau der fraglichen Lärmschutzwand höher gewichtet wurden als das Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner in den von Lärmimmissionen betroffenen Liegenschaften, trifft nicht zu. Tatsache ist, dass die Faktoren wie technische und betriebliche Anforderungen sowie die wirtschaftliche Tragbarkeit bei der Interessenabwägung mit berücksichtigt werden mussten.

Zu Frage 4: Lärmmessungen vor der Erstellung der Lärmschutzwände wurden nicht durchgeführt. Stattdessen erstellte der Anlagehalter Lärmprognosen für den Betriebszustand nach anerkannten Modellrechnungen. Nach Erstellen der Lärmschutzwand führte die SBB AG Lärmmessungen zur Feststellung der Abschirmwirkung durch. Diese wurden zeitgleich auf 4 Balkonen (EG, 1 OG, 3 OG und 4 OG) der Südwestfassade des Gebäudes Pflanzschulstrasse 33 und für jedes Gleis einzeln vorgenommen. Dabei sind pro Messort rund 40 unterschiedliche Zugeinheiten während rund 2,5 Stunden am Tag erfasst worden. Die Auswertung ergab eine Lärmreduktion von rund 9 Dezibel (Mittelungspegel) für das Erdgeschoss sowie 6 Dezibel für das 1. Obergeschoss. Für diese Geschosse sind die in der LSV vorgesehenen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Die höher gelegenen Geschosse wiesen allerdings noch Grenzwertüberschreitungen auf. Deshalb hat die SBB AG eine von Stadt und Quartiervertretern verlangte Erhöhung der Lärmschutzwand im Abschnitt Urselweg gutgeheissen. Das entsprechende Projekt ist mittlerweile realisiert. Nach Inbetriebnahme der 2. Doppelspur im Jahr 2003 wird die SBB AG allerdings weitere Messungen zur Feststellung der Wirksamkeit der Lärmschutzwände vornehmen und notigenfalls zusätzliche Massnahmen in Betracht ziehen.

Zu Frage 5: Die Einhaltung der Planungswerte gemäss LSV konnte leider nicht in jedem Fall erreicht werden. Auch nach Erhöhung der Lärmschutzwand bestehen für die oberen Geschosse noch geringfügige Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte, weshalb die SBB AG mit Verfügung der UVEK vom 14. Juli 1997 zum Einbau von Schallschutzfenstern verpflichtet wurde.

Zu Frage 6: Der Stadtrat muss dem Lärmschutz entlang den stark belasteten Verkehrsachsen in allen Stadtquartieren hohe Priorität zuordnen. Der Gesetzgeber sieht Massnahmen an der Quelle vor denjenigen im Larmausbreitungsbereich vor. Die SBB AG unternimmt ihrerseits grosse Anstrengungen zur Lärmreduktion an der Quelle, namentlich bei der Neubeschaffung von Rollmaterial und durch den Ersatz der Gussbremsklötze bei den älteren inländischen Güterwagen respektive Reisezugwagen. Im Falle des Seebahneinschnittes bewirken diese Massnahmen an der Quelle eine Lärmreduktion bis zu 20 Dezibel. Trotz künftigen Mehrverkehrs ergeben sich deshalb eher geringere Emissionen. Weitergehendere als die nunmehr vorgesehenen baulichen Massnahmen hätten einen nicht vertretbaren Eingriff in das Stadtbild bedeutet und sind deshalb abzulehnen.

Zu Frage 7: Eine wie im Auflageprojekt unmittelbar an der Botschungskante vorgesehene 2,50 Meter hohe Lärmschutzwand hätte zu einer für die zu Fuss Gehenden bedrohlichen Situation geführt und die bestehenden Bäume empfindlich beeinträchtigt. Im Interesse einer quartier- und stadtebaulich vertraglichen Lösung hat die SBB AG eine Konstruktion gewählt, welche eine Hinterfüllung der um 3 Meter vorgeschobenen, mittels Erdankern gesicherten Lärmschutzwand gestattete. Die Mehrkosten für die Verankerung und die Hinterfüllung in der Grosseordnung von Fr. 465 000 – wurden vollumfänglich von der SBB AG übernommen.

Zu Frage 8: Bisher sind keine Investitionskosten zu Lasten der Stadt Zürich angefallen. Hingegen werden die zusätzlichen Kosten für die Oberflächengestaltung und eine verbesserte Beleuchtung von der

Stadt übernommen Daraus entstehen der Stadt später anfallende effektive Kosten von rund Fr 200 000 –

Zu Frage 9: In Anbetracht der relativ grosszügigen Anlage der beiden Abschnitte entlang der Herman Greulich-Strasse (Kanzlei- bis Stauffacherstrasse und Stauffacher bis Hohlstrasse) mit den bestehenden zweireihigen Alleen verzichtete der Stadtrat auf die Option einer nachträglichen Hinterfüllung der Larmschutzwände Dazu wäre eine Rückverankerung der Wände mittels Erdankern notwendig gewesen Die nunmehr gewählte technisch bedeutend einfachere wie auch kostengünstigere Lösung verunmöglicht eine nachträgliche Hinterfüllung der Larmschutzwände

Zu Frage 10: Die Investitionskosten für die Rückverankerung und die Hinterfüllung der beiden Abschnitte Herman Greulich-Strasse hatten sich um rund Fr 715 000 – erhöht

Zu Frage 11: Sowohl der Stadtrat wie auch die SBB AG sind selbstverständlich an einer befriedigenden Gesamtwirkung interessiert Zur Verhinderung einer Abfalldepone ist eine dichte Bepflanzung zwischen Larmschutzwand und Böschungsoberkante nach den Vorgaben des Gartenbau- und Landwirtschaftsamtes und eine intensive Reinigung der Böschung vorgesehen

Zu Frage 12: Nein Unter den erwähnten Umständen beziehungsweise Interessenkonflikten erscheint die getroffene Lösung als nicht zu unterschätzender Beitrag im Sinne der Gebietsaufwertung und Wohnumfeldverbesserung

Mitteilung an die Vorstehenden des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das AGU, das Tiefbauamt, das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Stadtebau, das Amt für Hochbauten und den Gemeinderat

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber