

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

vom 10. September 2008

1065. Schriftliche Anfrage von Christine Seidler betreffend Lärm-belastung, Situation in den Quartieren. Am 19. Dezember 2007 reichte Gemeinderätin Christine Seidler (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR. Nr. 2008/271, ein:

Gemäss Bundesverfassung ist der Bund zuständig, Vorschriften zu erlassen über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen (Art. 74 Abs.1BV). Er hat von dieser Kompetenz weitestgehend Gebrauch gemacht, indem er das Umweltschutzgesetz und zahlreiche Ausführungsverordnungen erliess. Insbesondere die Luftreinhalte-Verordnung, seit dem 1. März 1986 in Kraft sowie die Lärmschutz-Verordnung, welche am 1. April 1987 in Kraft getreten ist. Für die Umsetzung sind Kantone und Gemeinden verantwortlich. Die seit Jahren feststellbare, zunehmende Segregation, zu einem grossen Teil auf eine hohe Belastung durch Strassenlärm zurückzuführen, widerspricht den Zielen einer gut durchmischten Bevölkerung und der hohen Lebensqualität von Zürich.

Im Zusammenhang mit der Lärmschutz-Verordnung (LSV) bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie schätzt der Stadtrat die aktuelle Situation der Überschreitungen der Lärmbelastungen in den einzelnen Quartieren ein?
2. Es ist auffallend, dass die Strassenlärm-Katasterkarte, welche regelmässige Grenzüberschreitungen oder Überschreitungen von Alarmgrenzwerten festhält, deckungsgleich mit der Karte «Segregation bildungsferner und nicht deutschsprachiger Bevölkerung» (stat. Amt Stadt Zürich) ist. Nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung für Massnahmen in Wohnlagen mit hohem partizipativen Interesse von bildungsnahen Schichten? Dies im Vergleich mit den Wohnlagen von Bevölkerungsschichten, welche grösstenteils kein Stimm- und Wahlrecht haben und oft aus Sozialisations- oder anderen Gründen nicht in der Lage sind, einen Rechtsweg zu beschreiten?
3. Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die Einhaltung der LSV auch in den stark belasteten Quartieren durchsetzen?
4. Welche konkreten Massnahmen, z. B. baulichen, verkehrsbeschränkenden, will der Stadtrat zur Einhaltung der Lärmschutz-Verordnung entlang städtischer Hauptstrassen realisieren? Mit welchem Zeitprogramm?
5. Evaluiert der Stadtrat verkehrsbeschränkende Massnahmen zur Lärmeindämmung hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit und ihrer Auswirkungen wissenschaftlich? Falls nein, warum nicht? Falls ja, zu welchen Ergebnissen kommt der Stadtrat?
6. Ist der Stadtrat bereit, im Sinne von wissenschaftlich evaluierten Versuchen, die Wirksamkeit verkehrsbeschränkender Massnahmen zu überprüfen? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, wann, wie und mit welcher wissenschaftlichen Begleitung?
7. Bei welchem Anteil von Städtischen Liegenschaften, aus dem Verwaltungs- und Finanzvermögen, wurde entsprechend des Strassenlärm-Katasters eine Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen realisiert, bei welchem Anteil von Städtischen Liegenschaften sind Massnahmen ausstehend, mit welcher Begründung?
8. Laut Rechnungen wurden in den Jahren 2004 bis 2007 wiederholt die Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen um rund 50 Prozent (1,3 Mio.) des budgetierten Betrages unterschritten. Welche Gründe liegen vor? Ebenfalls ist im Geschäftsbericht des Tiefbaudepartementes bezüglich Lärmschutzmassnahmen, Ausgaben, Zeitreihen oder Projekten nichts aufgeführt. Ist der Stadtrat bereit, dies in Zukunft zu ändern, wenn nicht, mit welcher Begründung.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Ortsfeste Anlagen, welche Lärm verursachen, z. B. Strassen und Eisenbahnen, sind gemäss den Vorgaben der eidgenössischen Lärm-schutz-Verordnung (LSV) grundsätzlich so zu sanieren, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden. Sanierungen sind soweit durchzuführen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Die Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm sind in der LSV so festgelegt, dass Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Die Alarmwerte (AW) dienen der Beurteilung der Dringlichkeit von Sanierungen. Falls Sanierungsmassnahmen unverhältnismässig aufwändig wären oder überwiegende Interessen, namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes oder der Verkehrs- und Betriebssicherheit, der Sanierung entgegen stehen, so gewährt die zuständige Vollzugsbehörde Erleichterungen nach Art. 14 LSV. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) sieht zur Lärmbekämpfung – wo Erleichterungen gewährt worden sind – Schallschutzmassnahmen an Gebäuden vor, allerdings erst ab Überschreitung der Alarmwerte.

Zu den Fragen 1 und 2: Strassenabschnitte, welche Überschreitungen der IGW aufweisen, sind im Strassenverkehrslärm-Übersichtskataster der Stadt Zürich eingetragen, der vom Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ), Abteilung Umwelt, erstellt und periodisch aktualisiert wird. Der zugehörige Plan zeigt, dass sämtliche Stadtquartiere eine grosse Anzahl hoch belasteter, verkehrsorientierter Strassen aufweisen. Im Vordergrund steht dabei das im Verkehrsplan als überkommunal klassierte Strassennetz. Aber auch verschiedene kommunale Strassenabschnitte fallen darunter. Strassen, an denen die IGW heute schon eingehalten sind, finden sich ebenfalls in allen Stadtquartieren.

Die Planung von Sanierungsmassnahmen erfolgt nach Stadtquartieren. Die Reihenfolge wird nach objektiven Kriterien der Dringlichkeit festgelegt. Sie berücksichtigt die Höhe der IGW-Überschreitungen in der Nacht sowie die Anzahl der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner. Die Anteile Angehöriger bestimmter Bevölkerungsgruppen fallen nicht in Betracht. Die in der Schriftlichen Anfrage zitierte Studie «Segregation und Umzüge in der Stadt Zürich und Agglomeration Zürich», Statistik Stadt Zürich 2004, bildet die Verteilung der Bevölkerung nach unterschiedlichen Merkmalen wie beispielsweise Bildungsniveau oder Einkommen für die einzelnen Stadtquartiere ab. Bevölkerungskreise mit einem überdurchschnittlichen Ausbildungsniveau oder Verdienst sind auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt gegenüber der in der Schriftlichen Anfrage angeführten «bildungsfernen und nicht deutschsprachigen Bevölkerung» unzweifelhaft privilegiert und wählen sich Wohnlagen, die – neben anderen Kriterien – von Strassenverkehrslärm weniger betroffen sind, während sozioökonomisch Benachteiligte oft mit Wohnungen Vorlieb nehmen müssen, die Lärmimmissionen deutlich stärker ausgesetzt sind. Es ist die klare Absicht des Stadtrates, im Rahmen seiner Möglichkeiten mit intensiven Sanierungsanstrengungen die durch den Strassenverkehr hervorgerufene Lärmsituation auf dem Stadtgebiet gemäss den Vorgaben des Bundesrechts für alle Bevölkerungskreise und in allen Quartieren deutlich zu verbessern.

Zu den Fragen 3 und 4: Die Stadt prüft und beurteilt mögliche Sanierungsmassnahmen zur Einhaltung der IGW nach den gesetzlichen Vorgaben des USG bzw. der LSV. Dies geschieht wie gesagt nach transparenten, objektiven Kriterien für die einzelnen Stadtkreise, wobei jedes Jahr mindestens ein Stadtkreis zu untersuchen ist, damit die in der LSV festgelegte Frist (Sanierung bis spätestens März 2018) eingehalten wird. Das Lärmsanierungskonzept der Stadt Zürich sieht ferner die systematische Prüfung von Sanierungsmassnahmen auch bei Strassenbauprojekten vor, falls die IGW überschritten sind. Zurzeit sind Massnahmen an mehreren stark belasteten Strassenabschnitten in Abklärung und Planung. Dazu gehören Teilabschnitte der Forchstrasse, Leimbachstrasse, Rosengarten-/Bucheggstrasse und Überlandstrasse. In einem ersten Schritt werden gemäss Vorgehensprinzip der LSV mögliche Massnahmen an der Quelle evaluiert. Grundlagen dazu bilden der kommunale Verkehrsrichtplan und die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich.

Folgende Massnahmen werden konsequent, also auch an verkehrsorientierten Hauptachsen, auf Umsetzbarkeit und lärmreduzierende Wirkung hin untersucht: Verkehrsberuhigung, d. h. Vorkehrungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, Geschwindigkeitsreduktionen wie Tempo 30, Verkehrsverminderung, lärmreduzierende Fahrbahneläge nach dem aktuellen Stand der Technik und selbstverständlich Kombinationen der erwähnten Massnahmen. Dabei sind durchaus positive Synergieeffekte bezüglich Verkehrssicherheit oder Luftschadstoffemissionen zu erwarten.

Falls Massnahmen an der Quelle nicht möglich sind oder zur Einhaltung der IGW nicht ausreichen, werden als zweite Stufe Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg geprüft. Dies sind in der Regel Lärmschutzwände oder -wälle, falls genügend Platz zur Verfügung steht, sowie Zwischenbauten. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg müssen hohen städtebaulichen und ortsbildschützerischen Anforderungen sowie wirtschaftlichen Kriterien genügen. Sie bedürfen überdies in der Regel des Einverständnisses und Engagements der angrenzenden Grundstückseigentümerschaften, weshalb der Realisierung solcher Vorhaben in städtischen Gebieten enge Grenzen gesetzt sind.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat diese Problematik erkannt und deshalb am 16. Juli 2008 eine Kostenbeteiligung für Massnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster) an Strassen mit einer Lärmbelastung zwischen IGW und AW bei gewährten Erleichterungen gutgeheissen. Dieses neue Modell zur Teilfinanzierung von Schallschutzfenstern bei Immissionen zwischen IGW und AW gilt auch für überkommunale Strassen in der Stadt Zürich. Ein analoger Beschluss des Stadtrates für kommunale Strassen ist in Vorbereitung.

Für Sanierungsprojekte leistet der Bund einen Beitrag von rund einem Viertel der Kosten, wenn die Projekte bis zum 31. März 2018 genehmigt sind. Es liegt nur schon deshalb im Interesse der Stadt, die Sanierungen fristgerecht zu planen und durchzuführen.

Zu den Fragen 5 und 6: Die systematische Evaluation von verkehrsbeschränkenden Massnahmen zur Strassenlärminderung ist vorgesehen. Mittels Verkehrserhebungen und Lärmmessungen soll nach Abschluss der Sanierung überprüft werden, ob und in welchem Masse die prognostizierten Lärmreduktionen tatsächlich eintreffen.

Da im Zusammenhang mit den Strassensanierungsprogrammen der Stadt Zürich bisher keine Massnahmen mit verkehrsbeschränken- dem Charakter umgesetzt werden konnten, liegen noch keine ent- sprechenden Ergebnisse vor.

Zu Frage 7: In der Stadt Zürich sind an sämtlichen Gebäuden an Strassen mit Alarmwert-Überschreitungen (einschliesslich städtische Liegenschaften aus dem Verwaltungs- und dem Finanzvermögen) die nötigen Massnahmen gemäss LSV (Einbau von Schallschutzfenstern) realisiert worden. Die Bauabrechnung des letzten Projektes aus dieser Reihe ist noch in Bearbeitung.

Die Massnahmen an Strassen mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes sind gemäss den Erläuterungen zu den Fragen 3 und 4 (Lärmsanierungskonzept) in Bearbeitung.

Zu Frage 8: Die Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen betreffen in den letzten Jahren die so genannten Schallschutzfensterprogramme (Einbau von Schallschutzfenstern an Strassen mit Alarmwert-Überschreitungen). Die wiederholte Unterschreitung der effektiven Ausgaben im Vergleich mit den budgetierten Werten hat verschiedene Ursachen: Rückerstattungsunterlagen werden von den Eigentümer-schaften verspätet eingereicht, Fenstereinbauten können günstiger oder später als geplant realisiert werden, die Zusicherung von Bundesbeiträgen geschieht später als vorgesehen. In der Rechnung 2007 macht sich die Abklassierung von Strassen im Rahmen der flankierenden Massnahmen Westumfahrung bemerkbar, indem dort die reduzierte Lärmbelastung an 14 Objekten die Alarmwerte nicht mehr überschreitet.

Die Berichterstattung der Kantone/Städte an den Bund (BAFU, Bundesamt für Umwelt) über die Sanierung von Strassen mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes wird im Moment definiert. Sobald die entsprechenden Prozesse und Kompetenzen festgelegt sind, wird der für die Lärmsanierungen auf dem Gebiet der Stadt Zürich federführende Umwelt- und Gesundheitsschutz dazu übergehen, die Öffentlichkeit vermehrt über Stand und Entwicklung der Sanierungen zu informieren.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy