

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

vom 5. November 2008

1344. Schriftliche Anfrage von Rolf Kuhn betreffend Verkehrslärm, Belastung der Bevölkerung. Am 9. Juli 2008 reichte der Gemeinderat Rolf Kuhn (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2008/344, ein:

An einer Medienkonferenz im April 2005 sagte der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements, rund 140 000 Stadtzürcher/innen wohnen an Orten, wo der Verkehrslärm die gesetzlich zulässige Höchstbelastung überschreite. Das Problem sei so gravierend, dass es sich nicht mehr mit Schallschutzfenstern allein lösen lasse. Als weiteren Schritt zur Senkung der Lärmbelastung kündigte er deshalb folgende Massnahmen an:

- Aufstellen von zehn Lärm- und Ruhesäulen, mit denen die Bevölkerung über Lärmquellen im Alltag informiert werde.
- Installation eines Lärm-Displays am General-Guisan-Quai, an dem der aktuelle Lärmpegel ablesbar sei.
- Broschüre *Muskeln statt Motoren* sowie einige mit demselben Slogan angeschriebene Züri-rollt-Velos, womit speziell Sporttreibende, die motorisiert ins Training gelangen, zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad bewegt werden sollten.
- «Wir hoffen, dadurch eine individuelle Verhaltensänderung zu erreichen», erklärte Neukomm.» (NZZ, 20.5.05).

Im April 2007 wurde die Aktion laut Medienmitteilung des Stadtrates wiederholt: «Im dicht besiedelten Zürich leiden viele Menschen unter zu viel Lärm... Noch bis im Oktober stehen in neun Zürcher Quartieren Lärm-Informationssäulen, welche über die Lärmsituation vor Ort orientieren... Als weitere Aktion fahren fünfzehn blaue Velos mit dem Slogan »Muskeln statt Motoren« durch die Stadt... Die Stadt Zürich nutzt ihren Handlungsspielraum, wo sie kann: So wurden zum Beispiel an Strassen mit Lärmbelastungen über dem Alarmwert Schallschutzfenster für 20 000 Menschen eingebaut und die Autobahn in Schwamendingen wird überdacht. Nebst technischen Massnahmen führt die Stadt auch Sensibilisierungsaktionen durch».

In diesem Zusammenhang ergeben sich die folgenden Fragen:

1. Wie hat sich die Belastung durch den Verkehrslärm im Nachgang zu den beiden Sensibilisierungsaktionen 2005 und 2007 und Beschriftung von Züri-rollt-Fahrrädern entwickelt? Ist der Lärm in der Stadt Zürich seither zurückgegangen? Falls ja, in welchem Ausmass?
2. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, falls sich herausstellen sollte, dass die übermässige Lärmbelastung weder mit Sensibilisierungsaktionen noch mit technischen Massnahmen (Schallschutzfenstern, lärmarmen Strassenbelägen, Begrünung von Tramtrassees, Beschaffung von leiseren stadteigenen und VBZ-Fahrzeugen usw.) in ausreichendem Masse gesenkt werden kann?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Die Lärmproblematik zeigt sich in einem städtischen Umfeld, wo im öffentlichen Raum eine Vielzahl unterschiedlichster Nutzungen und Ansprüche aufeinander treffen, besonders akzentuiert. In der Stadt Zürich ist gemäss repräsentativen Umfragen rund ein Viertel der Stadtbevölkerung mit der Lärmsituation unzufrieden. Hauptverursacher der übermässigen Lärmbelastung ist der motorisierte Individualverkehr: Rund 40 Prozent der Bevölkerung leben an Strassen mit Lärmbelastungen über den Immissionsgrenzwerten, die in der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) festgelegt sind.

Das Verkehrsvolumen und die damit einhergehende Lärmbelastung werden wesentlich mitbestimmt durch das individuelle Mobilitätsverhalten in den Bereichen Arbeit und Freizeit. Aus diesem Grunde dürfen sich Massnahmen zur Reduktion der Verkehrslärmbelastung bzw. zum Schutz vor der übermässigen Lärmbelastung nicht nur auf technische Aktivitäten wie z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern oder die Errichtung von Schallschutzwänden beschränken. Es muss versucht werden, mit Information und Sensibilisierung der Bevölkerung das Verhalten in Richtung einer weniger Umwelt belastenden Mobilität zu beeinflussen. Der Stadtrat hat deshalb im Rahmen der Legislaturschwerpunkte «Städtische Mobilität» (2002 bis 2006) sowie «Nachhaltige Stadt Zürich – Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» (2006 bis 2010) entsprechende punktuelle Informations- und Sensibilisierungsaktionen ins Programm aufgenommen. Diese Aktionen – die nur mit einem sehr bescheidenen Budget durchgeführt werden können – richten sich gezielt an bestimmte Bevölkerungsgruppen.

In seiner Antwort vom 10 September 2008 auf die Schriftliche Anfrage von Christine Seidler betreffend Lärmbelastung, Situation in den Quartieren (GR Nr. 2008/271), hat der Stadtrat überdies dargelegt, dass es sein fester Wille ist, 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. Er hat darin auch aufgezeigt, wie er und die fachlich zuständigen Stellen der Verwaltung in vernetzten Prozessen vorgehen.

Zu Frage 1: Im Gegensatz zur Luftbelastung, wo sich mit einer relativ kleinen Anzahl von sinnvoll in der Stadt verteilten Luftschadstoff-Messstationen ein guter Überblick über die durchschnittliche Luftbelastung und deren zeitliche Entwicklung gewinnen lässt, ist die Lärmbelastung wegen der komplexen physikalischen Eigenschaften des Schalls (Lärm ist physikalisch gesehen «unerwünschter Schall») mit vernünftigen Aufwand nicht flächendeckend messbar. Daher kann die Frage, ob der Verkehrslärm insgesamt in der Stadt im Nachgang zu den erwähnten Sensibilisierungsaktionen zurückgegangen sei, so pauschal nicht beantwortet werden. Die Entwicklung der Verkehrszahlen deutet auf eine Stabilisierung hin.

Die Wirkung von Informations- und Sensibilisierungsaktionen kann selten direkt gemessen werden. Immerhin lassen die Resultate einer Evaluation der Lärmsäulen-Aktion, die von der ETH Zürich vorgenommen wurde, auf eine gute Beachtung schliessen: Rund zwei Drittel der vor Ort Befragten erachteten die Lärmsäulen als eine sinnvolle Massnahme, rund ein Viertel der Passantinnen und Passanten hatten die Säulen beachtet und ein vergleichsweise hoher Anteil davon hatte die Säulentexte auch gelesen.

Die Sensibilisierung für eine Problematik ist an den Informationsstand gekoppelt. Im vorliegenden Fall wurden durch Medienbeiträge, Internetinformationen und Publikationen nebst den direkt angesprochenen Personen auch weitere Kreise erreicht, was die Diskussion über die Lärmproblematik verbreitert haben dürfte.

Zu Frage 2: Gemäss Bundesverfassung ist der Bund zuständig, Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu formulieren.

Zu diesem Zweck wurden das Umweltschutzgesetz und zahlreiche Ausführungsverordnungen – beispielsweise die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung (LSV) – erlassen. Gemäss den Vorgaben der LSV sind ortsfeste Anlagen, die Lärm verursachen – z. B. Strassen oder Eisenbahnen – grundsätzlich so zu sanieren, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Die Immissionsgrenzwerte sind so festgelegt, dass Lärmbelastungen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Sanierungen sind so weit durchzuführen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Die Sanierung der entsprechenden Strassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich wird konzeptionell vom Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) betreut. Erste entsprechende Projekte stehen kurz vor der Realisierung, in der LSV ist die Sanierungsfrist mit März 2018 festgelegt. Der Ablauf der Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich ist ausführlich in einer neuen Broschüre beschrieben, die beim UGZ (Fachbereich Lärmschutz und NIS) erhältlich ist.

Die ebenfalls in der LSV festgelegten Alarmwerte dienen der Beurteilung der Dringlichkeit von Sanierungen. In der Stadt Zürich sind an sämtlichen Gebäuden an Strassen mit Alarmwert-Überschreitungen die nötigen Massnahmen gemäss LSV (Einbau von Schallschutzfenstern) bereits realisiert worden.

Lärmschutz ist eine langfristige Aufgabe. Wie bereits erwähnt, erstreckt sich die gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe der Strassenlärmsanierung, welche die Reduktion der übermässigen Lärmbelastung bzw. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zum Ziel hat, über das kommende Jahrzehnt. Eine Beurteilung der Wirkung der darin umgesetzten Massnahmen ist darum zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Die Frage 2 ist damit hypothetischer Natur und kann heute noch nicht beantwortet werden.

Eine systematische Evaluation von Verkehr beschränkenden Massnahmen zur Strassenlärminderung ist vorgesehen. Mittels Verkehrserhebungen und Lärmmessungen soll nach Abschluss der Sanierung überprüft werden, ob und in welchem Ausmass die vorhergesagten Lärmreduktionen in der Realität eintreffen.

Ergänzend zu den technischen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen im Rahmen der Strassenlärmsanierung wird die Stadt weiterhin versuchen, mit Informations- und Sensibilisierungsaktionen gezielt einzelne Bevölkerungsgruppen anzusprechen, um das Mobilitätsverhalten insgesamt umweltfreundlicher zu gestalten.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy