

Sitzung vom 14. Dezember 1994

**3756. Anfrage (Massnahmen zur Reduktion der Lärmimmissionen im Quartier «Im Schwanen», Wallisellen)**

Kantonsrätin Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, hat am 26. September 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Im Herbst 1993 wurden im Wohngebiet «Im Schwanen» in Wallisellen Lärmmessungen durchgeführt. Wie dem Untersuchungsbericht zu entnehmen ist, liegt die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der N1 in höher gelegenen Wohnungen am Tag etwas unter dem Immissionsgrenzwert, in der Nacht im Bereich des Immissionsgrenzwertes der Empfindlichkeitsstufe ES III. Die Schlussfolgerung im Bericht lautet demzufolge: «Eine unmittelbare Sanierung für das Gebiet <sup>3</sup>/<sub>4</sub>Im Schwanen\_ ist somit aus Sicht der Lärmschutzverordnung LSV zum heutigen Zeitpunkt nicht zwingend.»

Das Wohnquartier «Im Schwanen», Wallisellen, wurde vor dem Bau und Ausbau der umgebenden Strassen gebaut. Mit der massiven Steigerung des Verkehrsaufkommens ist die Lärmbelastung ständig gewachsen. Heute dürften Strassen oder Häuser so nicht mehr gebaut werden. Dank Strassenbelagssanierung auf der N1 mit sogenanntem lärmarmem Strassenbelag wurde 1993 trotz starker Verkehrszunahme gegenüber 1985 etwa die gleiche Belastung wie 1985 ermittelt. Damit wurde mit kleinem Aufwand ein Minimum an Lärmreduktion erreicht. Gerade soviel, dass die Messwerte wiederum beim Immissionsgrenzwert liegen. Der Bericht schreibt dazu: «Der vermehrte Einsatz dieser Beläge zur Einhaltung der Grenzwerte ist vor allem an Orten zu prüfen, wo diese nur knapp überschritten sind.» Diese Aussage erstaunt, da es scheinbar nicht darum geht, den Lärm im Sinne der Vorsorge auf ein möglichst tiefes Niveau zu reduzieren, sondern mit einem Minimum an Aufwand die Belastung nur gerade knapp unter die Grenzwerte zu senken.

1. Ist dies die Haltung des Regierungsrates im Vollzug der LSV?

Das Wohnquartier «Im Schwanen» mit immerhin rund 350 Wohnungen darf nur deshalb so belärmt werden, weil es nicht wie «übliche Wohnquartiere» der ES II, sondern der ES III zugeteilt ist. Abgesehen vom Strassenlärm ist es im Quartier aber ziemlich ruhig, wie Anwohner und Anwohnerinnen berichten und auch der Untersuchungsbericht bestätigt: «Hauptlärmquelle in diesem Gebiet ist der Verkehr auf der N1. Geräuschimmissionen aus dem Bereich um die Tankstelle sind hin und wieder wahrnehmbar, tragen aber nicht wesentlich zur Gesamtbelastung bei.» Dazu die Frage:

2. Wäre somit eine Zuteilung in ES II (zulässig für nicht störende Betriebe) für den Bereich des Wohnquartiers nicht angepasst?

3. Weshalb gelten für verschiedene Wohnquartiere unterschiedliche Lärmgrenzwerte? Ist nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung, was die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht stört, abhängig von der Lage des Wohnquartiers?

Auch wenn eine Sanierung zum heutigen Zeitpunkt als nicht zwingend betrachtet wird, so wäre eine Verbesserung im Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner doch erforderlich. Mit Verfügung vom 17. September 1992 hat die Polizeidirektion auf der N1 Richtung Zürich ab Aubrugg Tempo 60 und Tempo 80 Richtung Winterthur bis Aubrugg festgelegt. Rekurse verzögern den Vollzug dieser Massnahme des Luft-Programms.

4. Welche Lärmreduktion wäre im Quartier «Im Schwanen» möglich, wenn die Temporeduktion statt ab und bis Aubrugg ab und bis zur Unterquerung Neugutstrasse in Wallisellen verlängert würde?

5. Ist der Regierungsrat bereit, in geändertem bzw. ergänztem Beschluss diese Temporeduktion ab Unterquerung Neugutstrasse in Wallisellen dem EJPD zu beantragen und festzusetzen? Wenn nein, weshalb nicht?

Auf Antrag der Direktionen der öffentlichen Bauten und der Polizei beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

Mit den beiden im Bereich Lärm bisher bewilligten Sanierungsteilprogrammen (STP I 1988 und STP II 1989) wurde der Sanierung von sehr stark belasteten Staatsstrassen und der Lärmsanierung von Nationalstrassen höchste Priorität zugemessen. Die seither eingetretene schwierige Finanzlage beim Strassenfonds wirkt sich allerdings auch auf die Realisierung der Lärmsanierungen aus. Soweit es die finanziellen Verhältnisse zulassen, werden die dringlichsten Sanierungen unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips eingeleitet. Lärmsanierung von Situationen mit geringen Grenzwertüberschreitungen müssen auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt werden.

Die Belagserneuerung auf der N1 im Bereich des Glattzentrums war nicht Teil eines Lärmsanierungsprogramms, sondern erfolgte aus strassenbautechnischen Gründen als Unterhaltmassnahme. Unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips wurde dabei ein lärmarmer Strassenbelag eingebaut, mit welchem die Lärmsituation im Quartier Schwanen, Wallisellen, so verbessert werden konnte, dass heute keine Grenzwertüberschreitungen mehr erfolgen. Damit besteht gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) im fraglichen Gebiet keine Sanierungspflicht. Das Vorsorgeprinzip kann hier nicht weiter greifen, weil weder eine Lärmsanierungspflicht besteht noch zusätzliche Unterhaltmassnahmen erforderlich sind.

Gemäss kommunalem Zonenplan handelt es sich beim Quartier Schwanen um ein Wohngebiet mit Gewerbeerleichterung. Aus dieser Nutzungsbestimmung ergibt sich die Zuordnung einer bestimmten Empfindlichkeitsstufe (ES). Das generelle Zuordnungsprinzip wird in Art. 43 LSV festgelegt, wobei reinen Wohnzonen und Zonen, in denen nur nicht störende Betriebe zugelassen sind, die ES II, und Zonen, in denen mässig störende Betriebe zugelassen sind (z.B. gemischte Wohn-/Gewerbezone), die ES III zugeordnet wird. Für die Zuordnung der ES zu Wohnzonen kommt es somit nicht in erster Linie auf die Lage eines Wohnquartiers, sondern vielmehr darauf an, ob in der entsprechenden Nutzungszone mässig störende Betriebe erlaubt (ES III) oder ob neben der Wohnnutzung keine andere Nutzung bzw. nur nicht störende Betriebe zugelassen sind (ES II). Im konkreten Fall ist es schon deshalb nicht möglich, das Quartier Schwanen einer Wohnzone, in der nur nicht störende Betriebe zugelassen sind und damit der ES II zuzuordnen, weil gegenüber der unmittelbar angrenzenden Industriezone mit ES IV (Glattzentrum) unlösbare Nutzungs- und Lärmkonflikte entstehen würden.

Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufes können für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden. Da bei solchen örtlichen Verkehrsanordnungen diejenige Massnahme zu wählen ist, welche den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht, ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen angezeigt sind. Im weiteren ist für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf Nationalstrassen die Bewilligung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) erforderlich (Art. 32 Abs. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr/SVG; Art. 107 Abs. 5 und Art. 108 Abs. 1 der Verordnung über die Strassensignalisation/SSV).

Mit Verfügung vom 17. September 1992 legte die Polizeidirektion im Sinne des kantonalen Massnahmenplans Lufthygiene mit Bewilligung des EJPD die Höchstgeschwindigkeit auf der N1, Fahrbahn Zürich-Stadt, ab Aubrugg bis Zürich-Letten bzw. bis zur bestehenden Signalisation Richtung Hirschwiesenstrasse/Milchbucktunnel auf 60km/h fest. Im gleichen Zusammenhang wurden auf der N1, Umfahrung Winterthur, sowie auf der N20, Umfahrung Zürich, eine 100-km/h-Beschränkung angeordnet. Dagegen sind Beschwerden beim Bundesrat hängig.

Wenn die obenerwähnte, von der Polizeidirektion verfügte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der N1 auf 60km/h rechtskräftig wird und signalisiert werden kann, lassen sich die nötigen Erfahrungen betreffend Verkehrsverhalten und Akzeptanz der neuen Tempolimits sammeln, die eine Voraussetzung für die Beurteilung weiterer Massnahmen bilden. Zum heutigen Zeitpunkt erscheint aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Temporeduktion von 100km/h auf 60km/h auf dem vierspurigen Abschnitt vor dem Autobahndreieck Aubrugg als unverhältnismässig. Der Verkehrsfluss auf der Autobahn N1/N20 (Nordumfahrung Zürich) würde durch das kurze Teilstück mit stark herabgesetzter Geschwindigkeit in gefährlicher Weise gestört und das Risiko von Verkehrsunfällen deutlich erhöht.

Ob eine allfällige räumliche Ausweitung der auf 60km/h herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf der N1 tatsächlich zu einer Reduktion der Lärmbelastung führen würde, ist fraglich. Der für die Lärmbeurteilung massgebende Beurteilungspegel Lr ist eine über 16 Stunden eines Tages gemittelte Lärmbelastung. Lärmpegelschwankungen, die sich durch unterschiedliche Verkehrsverhältnisse (z.B. Verkehrsbelastungsspitzen, stockender Verkehr oder Stau) ergeben, gehen im Mittelwert auf. Eine Geschwindigkeitsreduktion, welche zufolge häufiger Verkehrsüberlastung ohnehin nur während eines Teils der Beurteilungszeit wirksam ist, beeinflusst die mittlere Lärmsituation nur wenig. Daher dürfte eine Ausweitung der herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit für das Gebiet des Quartiers Schwanen zu einer kaum wahrnehmbaren Lärmreduktion führen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Polizei.

Zürich, den 14. Dezember 1994

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller