

# Arbeit an der Front : Millionenaufgaben für die Gemeinden

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175406>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

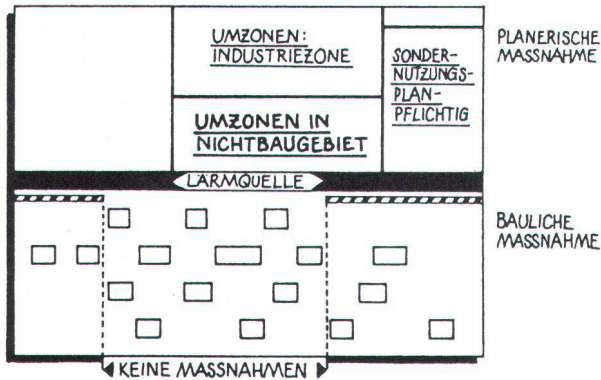
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

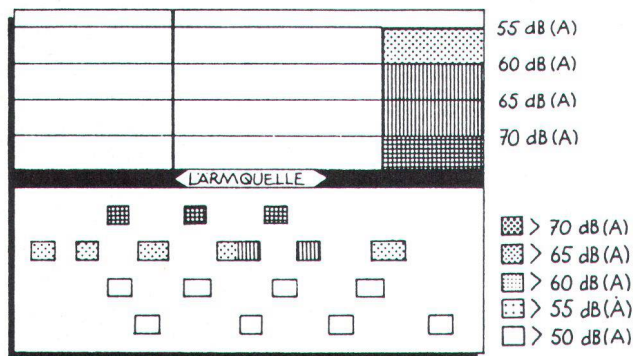
#### 4. Schritt:

Wahl der Lärmschutzmassnahmen



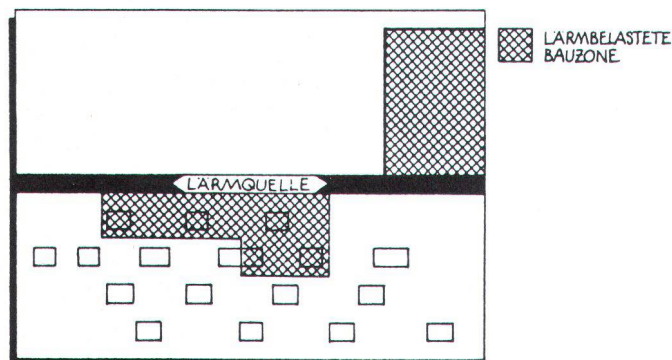
#### 5. Schritt:

Verbleibende Lärmbelastung unter Berücksichtigung der gewählten Massnahmen



#### 6. Schritt:

Verbleibende lärmbelastete Gebiete unter Berücksichtigung der angeordneten Massnahmen



Les six étapes de planification des mesures anti-bruit (tire de «Protection contre le bruit et aménagement du territoire»).

## Millionenaufgaben für die Gemeinden

# Arbeit an der Front

Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) verlangt von Kantonen und Gemeinden zum Teil einschneidende Vollzugsmassnahmen: so Lärmschutzwände, Wälle, Aufschüttungen, Schallschutzfenster, immissionsärmere Strassenbeläge usw. Das sei hier am Beispiel der Stadt Zürich ange deutet.

Laut einer Ende Dezember 1988 erschienenen Publikation des Stadtrates von Zürich ist der *Strassenverkehrslärm* in der Limmatstadt die wichtigste Lärmquelle. Aufgrund von umfangreichen Messungen vorab an stark befahrenen Strassen wurde deshalb ein *Plan* jener Abschnitte erstellt, an denen der Lärmpegel zwischen 06.00 und 22.00 Uhr beim oder über dem von der LSV bestimmten Alarmwerten liegt. Die Länge der so stark belasteten Strassenstücke beträgt rund 77 Kilometer. Davon dürften etwa 30000 Einwohner betroffen sein. Die bis heute vorliegenden Schätzungen zeigen zudem, dass rund ein Fünftel der Stadtbevölkerung Strassenlärmbelastungen ausgesetzt ist, die über dem höchsten Immissionsgrenzwert von 65 dB(A) liegen. Ein *Lärmkataster*, der alle Strassenzüge der Stadt erfasst, wird zurzeit erarbeitet.

### Andere Lärmquellen

Demgegenüber ist der *Eisenbahnlärm* auf wenige Korridore beschränkt. Auch wird er bei gleichem Schallpegel oft als weniger störend empfunden als der Strassenlärm. Unzulässig hohe Belastungen traten laut Messungen des Gesundheitsinspektorates zwischen 1980 und 1986 vor allem an den stark befahrenen Linien Zürich HB–Oerlikon–Glattbrugg und –Wallisellen sowie Zürich HB–Wollishofen

bei sehr nahe an den Geleisen gelegenen Häusern auf. In einzelnen Quartieren der Stadt spielt auch der *Fluglärm* eine Rolle, so einerseits vom Linien- und Charterflugverkehr und andererseits vom Militärfluglärm und von der Sport- und Hobbyfliegerei. Nirgends scheinen jedoch die Belastungsgrenzwerte erreicht worden zu sein. Überschritten wurden diese jedoch bei drei der sechs stadtzürcherischen *Schiessplätze*. Hingegen erwies sich beim *Industrie- und Gewerbelärm* der Kreis der sich gestört fühlenden Personen bisher als relativ klein.

### Sanierungsprogramm

Die Stadt ist im Sinne der Lärmschutzverordnung gewillt, in jenen Gebieten, die am stärksten vom Lärm geplagt sind, geeignete Massnahmen zu ergreifen. Der Stadtrat hat dafür ein entsprechendes *Programm* verabschiedet. Dieses sieht vor, die betroffenen Quartiere strassenzugswise zu sanieren, indem die Gebäude mit *Schallschutzfenstern* ausgerüstet werden. Geplant und realisiert werden diese Massnahmen vom Hochbauinspektorat, das im Einvernehmen mit dem Gesundheitsinspektorat auch die erforderlichen Kontrollen durchführt. Wer anstelle von Schallschutzfenstern andere bauliche Vorkehrungen treffen oder von der Sanierungspflicht befreit werden will,

kann bei den Behörden ein entsprechendes Gesuch stellen. Neben den Schallschutzfenstern umfasst das Programm aber auch andere Elemente, wie *Lärmschutzwände, Tramgrüntrassees, verkehrsberuhigende Massnahmen usw.*

Das alles ist nicht gratis, sondern kostet Geld, viel Geld. Anhand zweier Pilotstrecken wurde für die Lärmsanierung der Stadt ein durchschnittlicher «Kilometerpreis» von rund 2,5 Mio Franken ermittelt. Insgesamt will die Stadt in nächster Zukunft jährlich etwa 10 Mio Franken in Lärmschutzmassnahmen investieren. In Bern rechnet man mit etwa 100 Mio.



Der Lärmschutz befasst sich auch mit solchen Lärmquellen (Bild Keystone).

*La protection contre le bruit s'occupe aussi de ce genre de chose.*



Kampf dem Maschinenlärm: Oben ein Abbauhammer ohne, unten einer mit eingebautem Schalldämpfer (Bild Stadtpolizei Zürich).

*Lutte contre le chahut des machines: ci-dessus, perforatrice sans amortisseur de bruit; ci-dessous, avec amortisseur incorporé.*



## Sanierung oder Schallschutz?

Artikel 19 LSV umschreibt den Inhalt der Strassensanierungsprogramme: Planungsgrundlage bildet der sogenannte Lärmbelastungskataster (Art. 37 LSV), der unter anderem Auskunft gibt über die ermittelten Lärmimmissionen und über die Empfindlichkeiten der belasteten Gebiete. Diese Empfindlichkeitsstufen (Art. 43 LSV), welche unterschiedliche Belastungsgrenzwerte (Anhang 3 LSV) in den Erholungs-, Wohn-, Misch- und Industriezonen festlegen, sind innert zehn Jahren in der Bau- und Zonenordnung zu verankern. Anhand dieser Grundlagen hat das Programm für die sanierungsbedürftigen Strassen die vorgesehenen Massnahmen mit ihrer Wirksamkeit, einen Zeitplan und die ungefähren Kosten zu enthalten.

Bei den Massnahmen unterscheidet die Verordnung zwischen Sanierungen, wozu technische, betriebliche, verkehrslenkende, -beschränkende und -beruhigende Massnahmen sowie solche auf dem Ausbreitungsweg

der Emissionen (Lärmschutzwände) gehören, und den sogenannten Schallschutzmassnahmen, d.h. den gebäudeseitigen Vorkehrungen gegen Verkehrsimmissionen (Schallschutzfenster). Gemäss dem gesetzgeberischen Prinzip, wonach Emissionsbegrenzungen, d.h. die Lärmbekämpfung an der Quelle, Vorrang haben, besteht für die Vollzugsbehörde keine Wahlfreiheit zwischen diesen Massnahmekategorien, sondern Pflicht zur Sanierung (Art. 13 SLV). Erst wenn Sanierungsmassnahmen unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würden oder andere öffentliche Interessen, wie z. B. des Ortsbildschutzes, einer Sanierung entgegenstehen, kommen Schallschutzmassnahmen in Frage. Zu solchen werden die Grundeigentümer dann verpflichtet, wenn der Alarmwert von meist 70 dB(A) nicht eingehalten werden kann. Die Strasseninhaber sind auch in solchen Fällen kostenpflichtig.

## «Lärm-Feuerwehr»

Nun wird aber dem Lärm in der Stadt Zürich nicht nur durch bauliche oder verkehrsplanerische Vorkehrungen begegnet. Seit 1960 gibt es hier auch eine Lärmbekämpfungsstelle (LBS) der Stadtpolizei. Dazu ihr Chef, *Eugen Hug*: «Sie ist ein selbständiger Dienstzweig der Gewerbepolizei. Deren fünf Funktionäre widmen sich ausschliesslich der Bekämpfung unnötigen und vermeidbaren Lärms. Ihre Mittel sind das *Recht*, aber auch die *Beratung* und die *Verhandlung*. Die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung, die kantonale Baulärm-Verordnung und die städtische Lärmschutzverordnung sind die wichtigsten Rechtsmittel bei ihrer täglichen Arbeit. Die LBS beschäftigt sich hauptsächlich mit Geräusch-Emissionen technischen Ursprungs, wie etwa übermässigem Lärm von Baustellen, aus Gewerbe- und Industriebetrieben, aber auch aus Restaurants und Konzertlokalen sowie von Heizungen, Klima- und Ventilationsanlagen usw. *Aktive Lärmbekämpfung*, eine wichtige Umweltschutzaufgabe in unserer Zeit, ist derart vielfältig, dass die LBS unbedingt auf die Mitarbeit der (uniformierten) *Sicherheitspolizei* angewiesen ist. Zudem wird sie durch das *Gesundheitsinspektorat* der Stadt Zürich, das ein eigenes Akustiklabor unterhält, wirksam unterstützt und ergänzt. Während die Sicherheitspolizei zum Beispiel dafür sorgt, dass zu laute Motorfahrzeuge korrigiert werden, aber ebenfalls Anzeigen wegen Radiolärms und dergleichen, Nachtruhestörungen, lärmigen Haus- und Gartenarbeiten zu Unzeiten und anderes entgegennimmt und selbständig erledigt, ist das Akustiklabor vor allem auf dem Gebiet der Beratung und Planung tätig. Unter vielen anderen Aufgaben prüft es die ihm von der *Baupolizei* überwiesenen Baupläne, erlässt die notwendigen Auflagen und kontrolliert de-

ren Einhaltung. Es unterstützt uns aber auch bei der Durchführung grösserer Lärmessungen und führt vor allem Langzeitmessungen und komplizierte Messauswertungen durch. Im Gegensatz dazu spielt die LBS im Rahmen ihres Auftrages im wahrsten Sinne des Wortes die «Lärm-Feuerwehr».

## 2700 Fälle im Jahr

An Arbeit fehlt es denn auch nicht. So wurden beispielsweise im Jahre 1988 bei der LBS insgesamt 2754 Geschäfte registriert, eine Grössenordnung, die seit Jahren relativ konstant geblieben ist. Von den erfassten Fällen entfielen 1083 auf den Verkehrslärm, 683 auf den Baulärm, 310 auf

gewerblichen Lärm und 678 auf verschiedene Lärmquellen (vom Haus- über den Schiess- bis zum Tierlärm). Aufgabe der LBS ist es, von Fall zu Fall die ihm aufgrund der städtischen Lärmschutzverordnung zustehenden Vollzugsmassnahmen durchzusetzen, etwa durch zeitliche Einschränkungen, Lärmschutzvorkehrungen technischer oder baulicher Natur oder sogar Betriebseinstellungen. Die Erfahrungen zeigen, dass der Verkehrslärm am schwierigsten in den Griff zu bekommen ist, hingegen können die Probleme rund um den Bau- und Industrielärm meist leichter bewältigt werden, sei's durch bauliche oder technische Massnahmen.

Redaktion «Heimatschutz»



A Münchenstein BL, des pneus de voitures usagés front un coussin anti-bruit sous les voies de tram.

In Münchenstein BL werden Tramgeleise mit ausgedienten Autoreifen schallgedämpft (Bild Keystone).

## Des millions de dépenses pour les communes

# L'application pratique

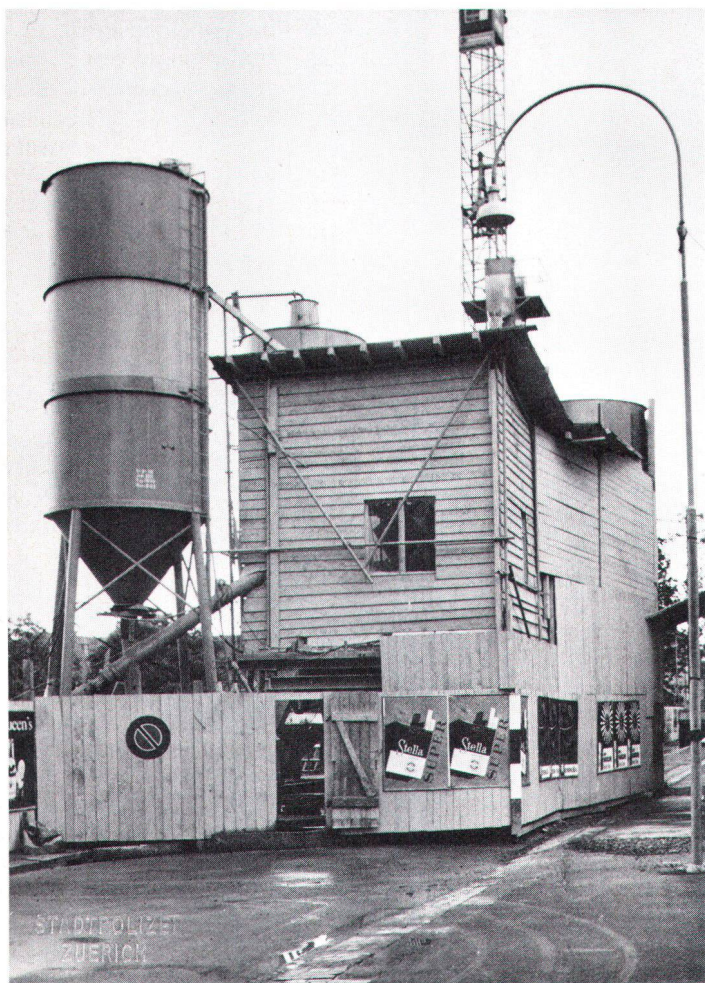
L'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) exige des cantons et communes des mesures d'application souvent radicales: murs anti-bruit, remblais, fenêtres protectrices, revêtements de chaussées moins sonores, etc. A cet égard, l'exemple de la ville de Zurich est intéressant.

Une publication communale de 1988 souligne que la circulation motorisée est la principale source de bruit à Zurich. Le cinquième de la population subit un vacarme qui dépasse la valeur limite d'immission de 65 dB(A). Sur la base de mesures prises dans les rues les plus fréquentées, un plan a été établi de tous les tronçons où, de 6 à 22 heures, le seuil d'alerte prévu par l'OPB est atteint ou dépassé. Cela représente 77 km.

La Ville a l'intention de prendre des mesures de protection

dans tous les secteurs où le bruit est exagéré. Son Conseil a approuvé un programme qui prévoit divers assainissements: équipements des maisons avec fenêtres isolantes, murs anti-bruit, mesures d'apaisement du trafic, etc. Tout cela coûtera très cher. Sur la base de deux tronçons-pilotes, on a calculé que les dépenses s'élèveraient à quelque 2,5 millions au kilomètre. Pour le proche avenir, la municipalité prévoit 10 millions environ de dépenses annuelles, soit de 200 à 250 millions jusqu'à l'an 2002, pour la lutte contre le bruit.

Il faut relever que depuis 1960, Zurich dispose d'un Office de lutte contre le bruit, rattaché à la police communale. Il est indépendant et occupe cinq fonctionnaires à plein temps, qui recourent aussi bien aux prescriptions légales qu'à la consultation et aux pourparlers. Ils s'occupent surtout des bruits d'origine industrielle et technique, mais aussi des restaurants, des installations de chauffage et de climatisation, etc. Ils ont procédé à 2754 interventions en 1988, dont 1083 dans le domaine de la circulation.



Gewerbliche und industrielle Anlagen, die Lärm erzeugen, müssen beispielsweise verschalt werden (Bild Stadtpolizei Zürich).

Les installations artisanales et industrielles bruyantes doivent par exemple être munies d'un coffrage.