

# Stand der Lärm-sanierungen im Kanton Zürich

**Wie geht es weiter nach Ablauf der Sanierungsfristen? Wo besteht noch Handlungsbedarf, und wie soll es mit Massnahmen direkt an der Quelle weitergehen?**

Peter Angst, Leiter Fachstelle Lärmschutz  
Tiefbauamt  
Baudirektion Kanton Zürich  
Telefon 043 259 55 16  
peter.angst@bd.zh.ch  
www.laerm.zh.ch



Lärmarme Beläge als Massnahme an der Quelle sind effizient, da sie den Lärm am Ort der Entstehung reduzieren.  
Quelle: TBA

Im Kanton Zürich sind heute rund 330 000 Einwohner und Einwohnerinnen in 40 000 Gebäuden von Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert betroffen, rund ein Viertel der Bevölkerung. Mitgezählt sind dabei auch die betroffenen Menschen und Gebäude in den Städten Zürich und Winterthur. Mit Belastungen über dem Alarmwert leben zwei Prozent der Bevölkerung. Es besteht also noch immer grosser Handlungsbedarf. Für die Sanierung der Gemeindestrassen sind die Gemeinden verantwortlich, für die Kantonsstrassen das kantonale Tiefbauamt und für die Nationalstrassen das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

## Wo klemmt es noch bei den Strassen?

Bis Ende 2017 konnten die Lärmsanierungsprojekte entlang den Kantonsstrassen in rund 70 der insgesamt 166 Zürcher Gemeinden abgeschlossen werden. In 40 Gemeinden läuft die Umsetzung der Massnahmen. Das übrige Drittel der Gemeinden befindet sich noch in der Projektierungsphase.

In der Stadt Zürich sind die Projekte in den meisten Stadtkreisen wegen Einsparungen blockiert. In Winterthur sind die Sanierungsprojekte an den Kantonsstrassen abgeschlossen. Die Arbeiten an den National- und Gemeindestrassen sind ebenfalls noch voll am Laufen.

## Bahnlärm saniert

Beim Bahnlärm sind die Lärmsanierungen im Kanton Zürich bis auf wenige zurückgestellte Gebäude abgeschlossen. Zuständig war das Bundesamt für Verkehr (BAV). Die Ausführung der Fenstereinbauten wurde allerdings an die Kantone delegiert, das heisst im Kanton Zürich an die Fachstelle Lärmschutz. Mit den bisher getroffenen Lärmbekämpfungsmassnahmen für Eisenbahnen ist die Schweiz Vorreiterin in Europa: lärmarme Wagen mit Scheibenbremsen im Personenverkehr, leisere Bremsklötze bei den inländischen Güterwagen, Lärmschutzwände und wo nötig Lärmschutzfenster entlang belasteter Strecken sowie ein lärm-differenziertes Trassenpreissystem als Anreiz für Bahngesellschaften.

Mit diesem Massnahmenpaket konnten fast zwei Drittel der Menschen geschützt werden, die an einem Ort wohnen, wo der Grenzwert für Eisenbahnlärm überschritten war (Referenzjahr 2002).

## Bundesbeiträge verlängert

Am 31. März 2018 liefen die Sanierungsfristen gemäss Art. 17 der Lärmschutz-Verordnung aus. Da die Strassenlärmsanierungen nur in wenigen Kantonen abgeschlossen werden konnten, verlängert der Bund die Auszahlung von Bundesbeiträgen bis 2022 durch Änderung der Lärmschutzverordnung. Allerdings begrenzen sich die finanziellen Mittel auf die noch nicht beanspruchten Beträge, die insgesamt im Rahmen der Programmvereinbarungen

für die Lärmsanierungen vom Bund gesprochen wurden.

### Lärm an der Quelle reduzieren

Mit dem Ende der Sanierungen sind jedoch die gesetzlichen Verpflichtungen zum Lärmschutz nicht abgeschlossen. Bisher standen kaum Möglichkeiten zur Verfügung, um den Lärm im Sinne der Umweltgesetzgebung zu reduzieren, das heisst bereits an der Quelle oder zwischen Quelle und Gebäuden. Deshalb wurden in der Regel Erleichterungen gewährt und Schallschutzfenster finanziert. Dabei handelt es sich jedoch um Ersatzmassnahmen, wobei der Anlagehalter weiterhin sanierungspflichtig bleibt. Zudem nehmen die Verkehrszahlen und damit auch die Lärmbelastungen auf den meisten Strassen weiter zu. Der Bundesrat hat deshalb Mitte 2017 ein neues Programm mit dem Fokus auf Massnahmen an der Quelle verabschiedet. Dazu gehören vor allem lärmarme Antriebssysteme und Reifen sowie lärmarme Beläge (Foto Seite 7) und Temporeduktionen. Das Massnahmenprogramm sowie die zukünftige Strategie des Bundes bezüglich Lärmschutz wird in den kommenden Jahren untersucht und konkretisiert.

### Lärmarme Beläge

Während Vorgaben für Motoren und Reifen in der Kompetenz des Bundes liegen, hat der Kanton Zürich 2015 die Durchführung eines Testprogramms für lärmarme Beläge beschlossen. Dabei werden auf ausgewählten Strassen-

abschnitten semidichte Asphaltbeläge eingebaut und deren Langzeitverhalten bezüglich der akustischen Wirkung und den materialtechnischen Eigenschaften durch Monitoring über mehrere Jahre geprüft und optimiert (ZUP 83, 2016, «Auf Zürcher Kantonsstrassen wird lärmarmen Belag getestet»). Die bisherigen Erfahrungen in der Schweiz zeigen, dass sich damit die Lärmemissionen gegenüber herkömmlichen Standardbelägen über zirka zehn Jahre um rund vier Dezibel (dB) senken lassen, direkt nach Einbau sogar um sieben Dezibel (3 dB Lärmreduktion entsprechen einer Halbierung des Verkehrs).



Beim Bahnlärm sind die Lärmsanierungen im Kanton Zürich bis auf wenige zurückgestellte Gebäude abgeschlossen.  
Quelle: Lord Koxinga, Wikimedia Commons (GFDL)

### Temporeduktionen

Die Anordnung von Temporeduktionen auf Kantonsstrassen aus Lärmschutzgründen ist umstritten. Einerseits muss das übergeordnete Strassennetz seiner Funktion als leistungsfähiger Verkehrsträger gerecht werden. Andererseits sind die negativen Auswirkungen auf die Anwohner zu minimieren.

### Massnahmen an der Quelle

Zu Massnahmen an der Quelle siehe auch

[www.laerm.ch/leisermobil](http://www.laerm.ch/leisermobil)  
[www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) → Themen → Lärm → Fachinformationen → Massnahmen → Strassenlärm



Lärmschutzwände werden nur an speziell geeigneten Orten eingesetzt, wo der Lärm nicht anders an der Ausbreitung gehindert werden kann.  
Quelle: TBA