



Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. Mai 2021

497.

Interpellation der AL-Fraktion betreffend Rekurse gegen bewilligte Arealüberbauungen wegen Verletzung von Lärmvorschriften, Verkehrsachsen, an denen die Lärmvorschriften nicht eingehalten werden können, Beurteilung des zonenplanerischen Anpassungsbedarfs sowie Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle oder durch andere städtebauliche Optionen

Am 28. Oktober 2020 reichte die AL-Fraktion folgende Interpellation, GR Nr. 2020/474, ein:

Gegen drei von der Bausektion des Stadtrats bewilligte Arealüberbauungen der Swisscanto (Bederstrasse), Baugenossenschaft Oberstrass (Winterthurerstrasse) und der CS-Pensionskasse (Brunaupark) ist erfolgreich Rekurs ergriffen worden. Die Baubewilligungen sind wegen Verletzung der Lärmvorschriften vom Baurekursgericht aufgehoben worden. Die Entscheide sind beim Verwaltungs- bzw. Bundesgericht hängig. Im Zusammenhang mit den Entscheiden stellen sich Fragen zu den Anforderungen an Arealüberbauungen, zu Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle (Tempo 30, Flüsterbeläge etc.) und bezüglich der Auswirkung der aktuellen städtebaulichen Konzepte und Zonenplanregelungen auf die Lärmbelastung von Wohnungen.

Wir bitten den Stadtrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. An welchen Verkehrsachsen können die Lärmvorschriften in unmittelbar an Strassen angrenzende Wohnungen nicht eingehalten werden, wenn die Wohnungen über direkt auf Strasse ausgerichtete Zimmer verfügen? Falls keine Immissionswert-Berechnungen vorliegen, bitte um Angabe, an welchen Achsen dies aufgrund der bekannten Emissionswerte mutmasslich der Fall ist.
2. Bei welchen dieser Verkehrsachsen handelt es sich um überkommunale Strassen?
3. Welche dieser Strassenabschnitte liegen in Gebieten mit erhöhter Ausnützung (Art. 13 Abs. 2 BZO)? Besteht hier aus Sicht des Stadtrats zonenplanerischer Anpassungsbedarf? Ist in nächster Zeit mit einem Antrag auf eine BZO-Anpassung respektive eine temporäre Sistierung dieser BZO-Bestimmung zu rechnen? Wenn nein: warum nicht?
4. Welche dieser Strassenabschnitte liegen in Gebieten, die gemäss kommunalem Richtplan für zusätzliche Wohnnutzungen vorgesehen sind?
5. Sieht der Stadtrat die Lösung des Lärmproblems primär bei Massnahmen an der Quelle zur Durchsetzung der heutigen Normen oder bei einer Abschwächung und Aufweichung der bundesrechtlichen Lärmvorschriften? Wie gedenkt er sich bei der für 2021 geplanten Vernehmlassung des Bundes zur Umsetzung der Motion Flach zu positionieren?
6. Mit welchen Massnahmen an der Quelle können die Lärmimmissionen von MIV und Tramverkehr reduziert werden? Wie stark wirken sich die Massnahmen auf die Lärmbelastung aus? An welchen Strassenabschnitten könnte die Lärmbelastung von unmittelbar an die Strasse angrenzenden Wohnräumen stark reduziert bzw. unter die geltenden Grenzwerte gesenkt werden?
7. Gedenkt der Stadtrat bei der Kantonsregierung zu intervenieren, um für überkommunale Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Zustimmung zu Tempo 30 und weiteren lärmindernden Massnahmen zu erwirken und so eine Bausperre für neue Wohnungen zu vermeiden? Sind Anpassungen bei den Programmen für Lärmsanierungen erforderlich oder bereits geplant?
8. Welche besonderen wohnhygienischen Anforderungen bezüglich Lärmbelastung werden bei Arealüberbauungen und in Gestaltungsplänen von den städtischen Behörden eingefordert?
9. Werden Baukollegium und Amt für Städtebau aufgrund der Entscheide der Gerichte zur Lärmbelastung ihre Praxis anpassen? Wenn Ja: in welcher Form und wann? Wenn Nein: warum nicht?

Der Gestaltungsplan für die im Dezember 1999 bezogene Wohn- und Geschäftssiedlung Limmatwest an der Hardturmstrasse reagiert architektonisch auf das Lärmproblem mit der Konzentration der Wohnnutzungen auf der von der Strasse abgewandten Seite des Grundstücks und mit niedrigeren, als Lärmriegel fungierenden Bauten an der Hardturmstrasse (<https://limmatwest.ch/info/architektur>).

10. Können mit städtebaulichen Konzepten, die von einer hohen Dichte entlang der Strasse ausgehen und eine hohe Zahl von mit Lärmproblemen belasteten Wohnungen aufweisen, die gleichen Qualitäten erzielt werden?

11. Kann das Konzept der Überbauung Limmatwest auch auf heutige Arealentwicklungen angewendet werden?
12. Gibt es andere städtebauliche Optionen, die besser auf die verschärften Lärmgrenzwerte reagieren als Bauungen, die entlang der Strasse eine sehr hohe Dichte und zahlreiche Wohnungen aufweisen?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Einleitung der Interpellation werden die aktuellen Entscheide des Baurekursgerichts zu den drei Arealüberbauungen Bederstrasse, Winterthurerstrasse und Brunaupark genannt. Die Interpellantinnen und Interpellanten fassen zusammen, dass *«die Baubewilligungen [...] wegen Verletzung der Lärmvorschriften vom Baurekursgericht aufgehoben worden [sind]»*. Aus Sicht des Stadtrats ist diese Deutung der Gerichtsurteile unpräzise.

Den besagten Gerichtsurteilen ist zu entnehmen, dass in den Baubewilligungen sowie den Baugesuchs- und Baubewilligungsunterlagen keine ausreichenden Begründungen für die Gewährung von Ausnahmen gemäss Art. 31 Abs. 2 Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) enthalten sind. Allfällig geprüfte Lärmschutzmassnahmen werden zudem nicht ausreichend nachgewiesen oder dokumentiert. Die Gerichtsurteile äusserten sich daher nicht abschliessend dazu, ob Ausnahmegewilligungen mit einer entsprechenden ausführlichen und nachvollziehbaren Begründung rechters wären. Die Gerichte rügen insgesamt bloss die ungenügend dokumentierte Prüfung von Lärmschutzmassnahmen sowie der Interessenabwägung.

Wie die Vollzugspraxis auf Basis der Gerichtsurteile angepasst worden ist, wird in der Antwort zu Frage 9 erläutert.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («An welchen Verkehrsachsen können die Lärmvorschriften in unmittelbar an Strassen angrenzende Wohnungen nicht eingehalten werden, wenn die Wohnungen über direkt auf Strasse ausgerichtete Zimmer verfügen? Falls keine Immissionswert-Berechnungen vorliegen, bitte um Angabe, an welchen Achsen dies aufgrund der bekannten Emissionswerte mutmasslich der Fall ist.»):

Das Strassennetz der Stadt Zürich ist rund 780 km lang. Entlang von rund 230 km treten Überschreitungen der Lärmimmissionsgrenzwerte (IGW) auf.

Die Abbildung 1 «Verdichtung an Strassen mit IGW-Überschreitungen» zeigt alle Strassen in der Stadt Zürich, entlang derer die IGW für Wohnnutzungen bei auf die Strasse ausgerichteten Zimmern überschritten werden.

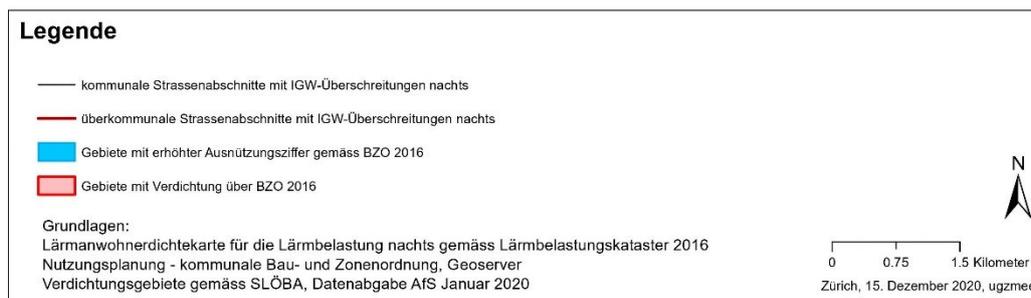
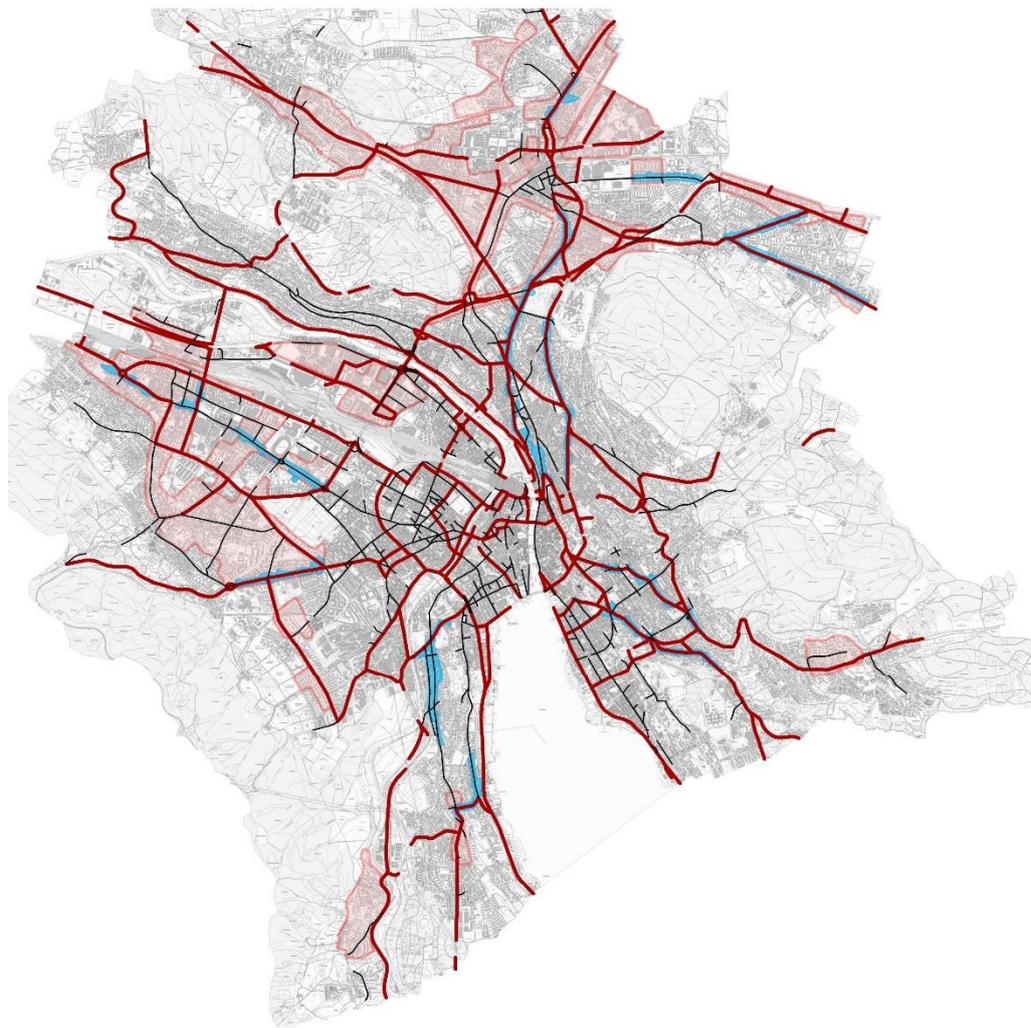


Abbildung 1: Verdichtung an Strassen mit IGW-Überschreitungen

Zu Frage 2 («Bei welchen dieser Verkehrsachsen handelt es sich um überkommunale Strassen?»):

Die überkommunalen Strassen sind in der Abbildung 1 dunkelrot dargestellt.

Im besiedelten Gebiet werden die IGW entlang der überkommunalen Strassen in den meisten Fällen überschritten. Das entspricht rund 60 Prozent der Strassenkilometer mit Belastungen über den IGW.

Zu Frage 3 («Welche dieser Strassenabschnitte liegen in Gebieten mit erhöhter Ausnützung (Art. 13 Abs. 2 BZO)? Besteht hier aus Sicht des Stadtrats zonenplanerischer Anpassungsbedarf? Ist in nächster Zeit mit einem Antrag auf eine BZO-Anpassung respektive eine temporäre Sistierung dieser BZO-Bestimmung zu rechnen? Wenn nein: warum nicht?»):

Die Gebiete mit erhöhter Ausnützungsziffer gemäss Bau- und Zonenordnung (BZO) 2016 sind in der Abbildung 1 hellblau eingefärbt.

Alle Gebiete mit erhöhter Ausnützungsziffer liegen entlang von Strassen mit Überschreitungen der IGW.

Gemäss § 9 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) sind Planungen aufgrund neuer Erkenntnisse und Entwicklungen anzupassen, soweit Rechtssicherheit und Billigkeit es zulassen (vgl. auch Art. 21 Abs. 2 Bundesgesetz über die Raumplanung [RPG, SR 700]). Auch die BZO muss periodisch überprüft und bei erheblich geänderten Rahmenbedingungen allenfalls angepasst werden. Verschiedene Interessen sind dabei gegeneinander abzuwägen.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Gebiete mit erhöhter Ausnützung gemäss Art. 13 Abs. 2 BZO stark von Überschreitungen der IGW betroffen sind. Eine Anpassung der Nutzungsbestimmungen sowie der zugehörigen Empfindlichkeitsstufen ist an den erwähnten Strassenachsen aus folgenden Gründen zurzeit nicht vorgesehen.

Zum einen sind die Strassenlärmsanierungsmassnahmen nicht abgeschlossen (s. Antwort zu Frage 7). Teilweise laufen noch Rechtsmittelverfahren zur ordentlichen Erstsanierung; die Weiterführung der Strassenlärmsanierung ist im Gang.

Zum anderen handelt es sich um Gebiete mit hohem Wohnanteil. Die Nachfrage nach Wohnraum ist gross. Aus diesem Grund erachtet es der Stadtrat als wichtig, dass traditionelle Wohngebiete inklusive der dort vorhandenen Verdichtungsmöglichkeiten erhalten bleiben. BZO-Anpassungen, die den Ausschluss von Wohnen zur Folge hätten, würden die Erneuerung des bestehenden, lärmbelasteten Wohnungsbestandes hin zu lärmoptimierten Ersatz- und Neubauten verhindern. Bauträger, die ausschliesslich die Schaffung von Wohnraum zum Ziel haben, wären vor Probleme gestellt. Aus diesem Grund begrüsst der Stadtrat beispielsweise Projekte wie das der Baugenossenschaft Oberstrass.

Zudem sollen die Resultate der auf Bundesebene laufenden Gesetzgebungsarbeiten zum Bauen im lärmbelasteten Gebiet abgewartet werden (Motion Flach, s. Antwort zu Frage 5).

Zu Frage 4 («Welche dieser Strassenabschnitte liegen in Gebieten, die gemäss kommunalem Richtplan für zusätzliche Wohnnutzungen vorgesehen sind?»):

Die Gebiete mit Verdichtung über die BZO 2016 hinaus, gemäss aktuellem Entwurf des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLÖBA), sind in der Abbildung 1 rosa eingefärbt. In den Verdichtungsgebieten sind zusätzliche Wohnnutzungen möglich.

Die meisten Verdichtungsgebiete sind im Gegensatz zu den Gebieten mit erhöhter Ausnützungsziffer gemäss BZO 2016 als grossflächige Gebiete vorgesehen, die in gewissen Bereichen von Überschreitungen der IGW betroffen sind, aber auch grosse Bereiche ohne Überschreitungen der IGW aufweisen. Einige der Verdichtungsgebiete sind linear entlang von grossen Strassen vorgesehen (beispielsweise Bucheggstrasse oder Überlandstrasse) und entsprechend stark von Überschreitungen der IGW betroffen.

Zu Frage 5 («Sieht der Stadtrat die Lösung des Lärmproblems primär bei Massnahmen an der Quelle zur Durchsetzung der heutigen Normen oder bei einer Abschwächung und Aufweichung der bundesrechtlichen Lärmvorschriften? Wie gedenkt er sich bei der für 2021 geplanten Vernehmlassung des Bundes zur Umsetzung der Motion Flach zu positionieren?»):

Die Stadt setzt – wie auch im neuen nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung vorgesehen – in erster Priorität auf Massnahmen an der Quelle und setzt diese wo immer möglich um (s. Antwort zu Frage 7). Damit kann eine deutlich wahrnehmbare Lärmreduktion und Entlastung der betroffenen Bevölkerung erreicht werden. Aber auch eine konsequente Umsetzung und Kombination von verschiedenen Massnahmen an der Quelle, wie das die Weiterführung der Strassenlärmisanierung vorsieht, reicht entlang vieler Strassen nicht aus, um die IGW einzuhalten (s. Antwort zu Frage 6). Es sind deshalb auch bauseitige Massnahmen erforderlich, um die gesetzlich geforderte Siedlungsverdichtung nach innen zu erreichen. Nach Ausschöpfung der verhältnismässigen emissionsseitigen Massnahmen muss mit zusätzlichen gestalterischen und baulichen Massnahmen auf übermässige Lärmbelastungen reagiert werden. Die heute gültigen gesetzlichen Grundlagen (LSV) lassen Ausnahmen zu, sodass auf Basis einer Interessenabwägung die IGW stellenweise überschritten werden dürfen.

Die heute im Kanton Zürich angewandte Vollzugspraxis verlangt eine Lärmoptimierung von Gebäudestellung, Nutzungsanordnung und Wohnungsgrundrissen. Für Räume, die an einem oder mehreren Fenstern Belastungen über dem IGW aufweisen, wird die Lüftung über ein anderes Fenster mit Einhaltung der IGW angestrebt. Der Anteil an Räumen, die an allen Fenstern Überschreitungen der IGW aufweisen, ist pro Wohnung begrenzt. Zusätzlich ist die Bewilligung von solchen Räumen an Ersatzmassnahmen wie die Bereitstellung eines privaten, ruhigen Aussenraums und von lärmabgewandten Räumen innerhalb der gleichen Wohnung geknüpft. Für weitere Einzelheiten zur Vollzugspraxis des Kantons Zürich wird auf www.bauen-im-laerm.ch verwiesen.

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Anforderungen an attraktive Strassenräume verunmöglicht die Vollzugspraxis den Bau von Wohnungen mit guter Wohnqualität nicht generell, auch nicht entlang von lärmbelasteten Strassenabschnitten. Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist ein besonders wichtiger Bestandteil einer guten Wohnqualität.

Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die erfolgreich angewandte Zürcher Vollzugspraxis in der LSV übernommen wird. So können aus Sicht des Stadtrats die Lärmschutzanforderungen und die Siedlungsentwicklung nach innen zusammengebracht und städtebaulich gute Lösungen ermöglicht werden.

Zu Frage 6 («Mit welchen Massnahmen an der Quelle können die Lärmimmissionen von MIV und Tramverkehr reduziert werden? Wie stark wirken sich die Massnahmen auf die Lärmbelastung aus? An welchen Strassenabschnitten könnte die Lärmbelastung von unmittelbar an die Strasse angrenzenden Wohnräumen stark reduziert bzw. unter die geltenden Grenzwerte gesenkt werden?»):

Als Massnahmen an der Quelle kann die Stadt in ihrer Kompetenz Geschwindigkeitsreduktionen (v. a. Tempo 30 tags und/oder nachts) anordnen und lärmarme Beläge einsetzen, um den Strassenlärm zu reduzieren. Sie kann zudem mit verkehrsreduzierenden Massnahmen für zusätzliche Lärminderung sorgen. Andere Massnahmen an der Quelle wie der Einsatz von leisen Reifen, die Umstellung auf Elektromobilität und allgemeine Verkehrsbeschränkungen (z. B. Umweltzonen) obliegen grundsätzlich dem Bund. Die Stadt hat bei diesen Massnahmen nur teilweise Handlungsmöglichkeiten wie beispielsweise bei der Beschaffung des eigenen Fuhrparks oder der Bereitstellung und Förderung von Ladeinfrastrukturen. Speziell kann auf die Elektrobustrategie «eBus VBZ» verwiesen werden. Zudem kann der Stadtrat beim Bund auf den vermehrten und verbindlicheren Einsatz von lärmarmen Reifen und E-Fahrzeugen hinwirken.

Die Abbildung 2 (aus der Lärmschutzstrategie, Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1133/2020) zeigt die Resultate einer Grobanalyse der Wirkung der erwähnten quellseitigen Massnahmen auf den Strassenlärm und die Anzahl Personen mit Belastungen über dem IGW nachts in der Stadt Zürich.

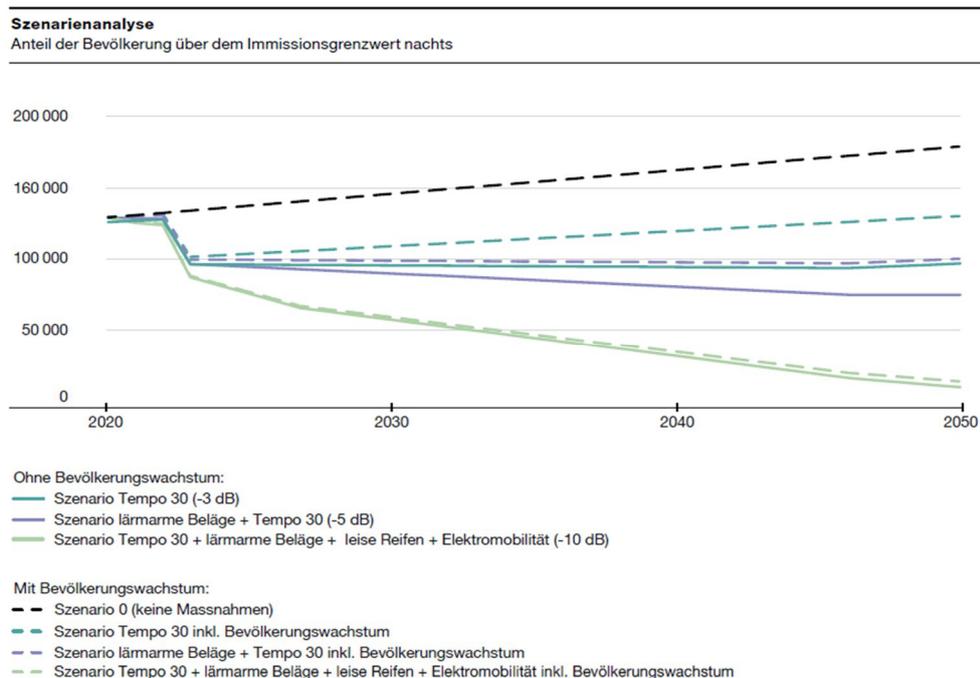


Abbildung 2: Grobanalyse der Wirkung von quellseitigen Massnahmen auf den Strassenlärm (Mittelungspegel) und die Anzahl Personen mit Belastungen über dem IGW nachts in der Stadt Zürich.

In Tabelle 1 ist dargestellt, an wie vielen Strassenkilometern in der Stadt Zürich Lärmbelastungen über den IGW auftreten für den Zustand ohne Massnahmen (entspricht den eingefärbten Strassenabschnitten in Abbildung 1), den Zustand einer flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 und den Zustand einer flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 plus einer flächendeckenden Umsetzung von lärmarmen Belägen.

[km]	Ohne Massnahmen	Tempo 30	Tempo 30 plus lärmarme Beläge
Alle Strassen	234	215	200
Überkommunale Strassen	139	136	130
Kommunale Strassen	95	79	70

Tabelle 1: Strassenkilometer in der Stadt Zürich mit Lärmbelastungen über den IGW. Grundlage: Lärmanwohnerdichtekarte für die Lärmbelastung nachts gemäss Lärmbelastungskataster 2016.

Der Einsatz von Tempo 30 und der zusätzliche Einsatz von lärmarmen Belägen könnten demnach die Lärmbelastung in der Stadt massgeblich senken. Dadurch würde sich auch der Spielraum für neue Bauprojekte vergrössern. Die gesamte lärmbelastete Bevölkerung würde bei einer flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 und lärmarmen Belägen von einer deutlich wahrnehmbaren Lärmreduktion profitieren. Bei Tempo 30 nehmen zudem die Maximalpegel (Lärmspitzen) und die Flankensteilheit einer Vorbeifahrt (Schnelligkeit des Pegelanstiegs) stark ab, was insbesondere die Belästigungswirkung von Lärm und die nächtlichen Aufwachreaktionen reduziert. An einigen Strassenabschnitten könnten die IGW durch die Umsetzung von Tempo 30 und lärmarmen Belägen neu eingehalten werden. Aber selbst mit einem flächendeckenden Einsatz von Tempo 30 und lärmarmen Belägen würden vielerorts IGW-Überschreitungen bestehen bleiben.

Die Grobanalyse zeigt, dass mit einer Kombination von allen untersuchten Quellenmassnahmen ohne Verkehrsreduktion (Szenario hellgrün in Abbildung 2) theoretisch ein Absenkpfad hin zu nahezu null verbleibenden Personen über den IGW bis 2050 – auch mit Bevölkerungswachstum – möglich ist. Bedingungen dafür wären eine vollständige Umstellung aller Fahrzeuge auf einen elektrischen Antrieb, insbesondere auch beim Schwerverkehr, sowie der ausnahmslose Einsatz von leisen Reifen, was aus heutiger Sicht allerdings eher unrealistisch erscheint. Es zeigt sich dabei insbesondere das grosse Synergiepotenzial von Tempo 30 und Elektromobilität. Die Kombination der beiden Massnahmen reduziert den Strassenlärm besonders stark. Bei Tempo 50 reduziert die Elektromobilität den Lärm weitaus weniger stark. Verkehrsreduzierende Massnahmen zur weiteren Lärmreduktion sind zu prüfen.

Zu Frage 7 («Gedenkt der Stadtrat bei der Kantonsregierung zu intervenieren, um für überkommunale Strassen mit Grenzwertüberschreitungen die Zustimmung zu Tempo 30 und weiteren lärmindernden Massnahmen zu erwirken und so eine Bausperre für neue Wohnungen zu vermeiden? Sind Anpassungen bei den Programmen für Lärmsanierungen erforderlich oder bereits geplant?»):

Auf Basis des kantonalen Strassenverkehrsrechts kann die Stadt bereits heute über die Signalisation von Tempo 30 (ohne Bauprojekt) und den Einbau lärmarmen Beläge bei überkommunalen Strassen auf Stadtgebiet verfügen. Strassenbauprojekte auf Strassen von überkommunaler Bedeutung unterliegen der Genehmigung durch den Kanton. Die vermehrte Einführung von Tempo 30 sowie der Einbau von lärmarmen Belägen wird im Rahmen des laufenden Projekts «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe» geprüft.

Die mit Tempo 30 und lärmarmen Belägen erzielbare Lärmreduktion ist zwar beträchtlich und deutlich wahrnehmbar, gleichzeitig aber bei vielen lärmexponierten Situationen an überkommunalen Strassen nicht hinreichend. Auch mit der geplanten Weiterführung der Strassenlärmsanierung wird es insbesondere entlang der überkommunalen Strassen zahlreiche Betroffene geben, die über den Grenzwerten lärmbelastet bleiben. Ohne Verkehrsreduktionen an den entsprechenden Achsen wird es somit zusätzlicher bauseitiger Massnahmen bedürfen, um dort Wohnnutzungen realisieren zu können.

Die bisherige Lärmsanierung basiert auf den beiden Konzepten «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion, Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» und «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung für die Aufwertung von Quartierzentren, zur Strassenlärmsanierung und für mehr Verkehrssicherheit» aus den Jahren 2012 bzw. 2013.

Tempo 30 stellt eine einfache und effektive Massnahme dar, die Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu verbessern sowie die Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen; das bei gleichzeitiger Reduktion des Lärms. Insbesondere ist dabei die Einführung von tiefen Geschwindigkeiten auf verkehrlich übergeordneten Strassen (überkommunalen Strassen) und auf Strecken mit Folgekosten und Qualitätsverlusten für den ÖV abzuwägen. Zusätzlich soll in Zukunft auch die Massnahmenkombination von Tempo 30 mit lärmarmen Belägen zum Einsatz kommen. Versuche mit Teststrecken in der Stadt Zürich laufen.

Der Strassenlärm ist in der Ende 2020 vom Stadtrat verabschiedeten Lärmschutzstrategie eines der zentralen Handlungsfelder. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass nach Umsetzung der Massnahmen der ordentlichen Erstsanierung und weiterer Lärmsanierungsmassnahmen im Rahmen von Strassenbauprojekten (sogenannten wesentlichen Änderungen gemäss LSV) die grosse Mehrheit der von IGW-Überschreitungen Betroffenen nicht von Lärminderungen profitieren wird. Darum hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt aufzuzeigen, wie mit zusätzlichen Massnahmen deutlich mehr Betroffene von Lärmreduktionen profitieren können. Die Arbeiten zur Weiterführung der Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich laufen. Der Stadtrat wird voraussichtlich 2021 hierzu einen Entscheid fällen.

Zu Frage 8 («Welche besonderen wohngyienischen Anforderungen bezüglich Lärmbelastung werden bei Arealüberbauungen und in Gestaltungsplänen von den städtischen Behörden eingefordert?»):

Bei Arealüberbauungen handelt es sich um eine Form der Regelbauweise. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Anforderungen der kantonalen Vollzugspraxis.

Im Rahmen von Gestaltungsplänen (GP) können die Lärmschutzanforderungen in den Vorschriften zum GP abweichend oder ergänzend zur üblichen Vollzugspraxis festgelegt werden. Die Lärmempfindlichkeitsstufe wird in den GP-Vorschriften entsprechend den zulässigen Nutzungen festgelegt. Weiter werden in den GP-Vorschriften die Lärmschutzanforderungen projektspezifisch, anhand eines Richtprojekts, festgelegt. In den GP-Vorschriften werden die Lärmschutzanforderungen für die Wohnungen so definiert, dass die Wohnungen über eine gute Wohnqualität verfügen, die mindestens jener der Vollzugspraxis entspricht.

Zu Frage 9 («Werden Baukollegium und Amt für Städtebau aufgrund der Entscheide der Gerichte zur Lärmbelastung ihre Praxis anpassen? Wenn Ja: in welcher Form und wann? Wenn Nein: warum nicht?»):

Die heutige Vollzugspraxis des Kantons Zürich bei Bauvorhaben in lärmbelasteten Gebieten ist in Frage 5 ausgeführt. Auf die aktuellen Gerichtsurteile wurde von Kanton und Stadt bereits reagiert (s. dazu Merkblatt auf www.bauen-im-laerm.ch): Neu muss für Ausnahmen nach Art. 31 Abs. 2 LSV im Rahmen des Baugesuchs dokumentiert werden, welche baulichen und gestalterischen Massnahmen zur Einhaltung der IGW geprüft wurden und welche umgesetzt werden sollen. Gleichzeitig muss auch begründet werden, weshalb Lärmschutzmassnahmen nicht umgesetzt werden können. Die Baubehörde bewilligt Ausnahmen auf Basis einer Interessenabwägung, die neu ausführlicher und insbesondere unter Berücksichtigung der raumplanerischen und städtebaulichen Aspekte begründet wird.

Zu Frage 10 («Können mit städtebaulichen Konzepten, die von einer hohen Dichte entlang der Strasse ausgehen und eine hohe Zahl von mit Lärmproblemen belasteten Wohnungen aufweisen, die gleichen Qualitäten erzielt werden?»):

Die Konzepte weisen unterschiedliche Qualitäten auf: Das Konzept Limmat West aus den 1990er-Jahren ist ein typischer Vertreter aus der Zeit, in der man mit Gebäuderiegeln, die nur oder hauptsächlich Arbeitsnutzungen enthalten, die dahinterliegenden Wohnnutzungen vor übermässigem Lärm schützte. Lärmschutzmässig ist das eine gute Lösung. Bemängelt wird aus heutiger Sicht, dass die dahinterliegenden Wohnnutzungen keinerlei Bezug zum Strassenraum haben und dass beispielsweise nachts, wenn die Läden, Gewerbe- und Büroräume nicht besetzt sind, die Fassade zur Strasse hin tot und unbeleuchtet erscheint und keinerlei soziale Kontrolle aus den Wohnungen zur Strasse gewährleistet ist. Dem gegenüberzustellen sind Konzepte wie das der Siedlung Triemli 1 der Baugenossenschaft Rotach an der Birmensdorferstrasse, wo ein schlanker, gemischt genutzter Gebäuderiegel die dahinterliegenden Wohnbauten vor Lärm schützt. In diesem Gebäuderiegel gibt es zwei Geschosse mit publikumsorientierten Nutzungen und darüberliegend fünf Wohngeschosse mit Wohnungen mit lärmoptimierten Grundrissen (z. B. durchgehender Wohn-Ess-Bereich und pro Wohnung ruhige Zimmer und Aussenbereiche auf der lärmabgewandten Gebäudeseite). Die Fassade zur Strasse hin ist belebt, der Strassenraum aufgewertet und die Wohnqualität gewährleistet. Aus heutiger Sicht sind solche Konzepte zu bevorzugen, auch wenn sie nur mit einer Ausnahmebewilligung nach dem heute geltenden Art. 31 LSV realisierbar sind. Bei Riegelbauten ist zudem ein möglicher Konflikt zur Durchlüftung und damit zum Transport von Kaltluft in die Stadt zu vermeiden. Situationsbezogen ist mit der Dimensionierung und Ausgestaltung der Riegelbauten so zu reagieren, dass ein vorhandener Kaltluftstrom den Riegelbau über- oder durchströmen kann.

Zu Frage 11 («Kann das Konzept der Überbauung Limmatwest auch auf heutige Arealentwicklungen angewendet werden?»):

Das Konzept könnte bei Grundstücken, die mehr als eine Bautiefe ermöglichen, auch auf andere Areale übertragen werden. Die Nachteile davon sind in der Antwort zu Frage 10 aufgeführt.

Zu Frage 12 («Gibt es andere städtebauliche Optionen, die besser auf die verschärften Lärmgrenzwerte reagieren als Bebauungen, die entlang der Strasse eine sehr hohe Dichte und zahlreiche Wohnungen aufweisen?»):

Aus Sicht des Stadtrats stellt das in der Antwort zu Frage 10 beschriebene städtebauliche und architektonische Konzept an der Birmensdorferstrasse in Verbindung mit der Ausnahmeregelung nach Art. 31 LSV eine optimale Lösung dar. Allerdings werden die Resultate der Gesetzgebungsarbeiten zu Art. 31 LSV zu berücksichtigen sein (Motion Flach, s. Frage 5).

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti