



Lärmschutz in der kommunalen Richtplanung

Lärminfo 14



**Baudirektion
Kanton Zürich**

Lärmschutz auf Stufe Richtplanung

Die Richtplanung steuert die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung des Bodens. Der daraus resultierende, behördenverbindliche Richtplan ist ein Instrument der Raumordnung, der Koordination und der Vorsorge.

Von der Lärmproblematik sind alle Richtplanstufen betroffen. Während sich der kantonale Richtplan auf übergeordnete Vorstellungen beschränkt, enthalten die regionalen Richtpläne bereits Massnahmen. Erst der kommunale Richtplan erlaubt jedoch einen, der Lärmproblematik angemessenen Detaillierungsgrad.

Kommunaler Richtplan

Lärmschutz ist eine langfristige Aufgabe. Ein geeignetes Instrument für diese Planungsarbeiten bildet der laut § 31 Abs. 2 PBG zwingend zu erstellende kommunale Verkehrsrichtplan – kurz Verkehrsplan. Bei der Wahl des Standorts oder der Linienführung neuer Lärm erzeugender Anlagen können mit Hilfe dieses Instruments vorsorglich schädliche Lärmeinwirkungen vermieden oder behoben werden.

Zur Lösung bestehender Lärmprobleme formuliert der Verkehrsplan Zielsetzungen und zeigt Sanierungswege auf. Die raumwirksamen Lärmschutzmassnahmen werden untereinander koordiniert und mit weiteren räumlich relevanten Bereichen, wie zum Beispiel dem Ortsbildschutz, abgestimmt.

Planungsablauf

Der Planungsablauf kann in drei Stufen unterteilt werden:

1. Ist-Zustand

Voraussetzung für die Lärmschutzplanung ist eine möglichst detaillierte und periodisch aktualisierte Übersicht über den Ist-Zustand. Diese Darstellung der Ausgangslage zeigt für das ganze Gemeindegebiet die Lärmsituation auf und bezeichnet die Konfliktgebiete.

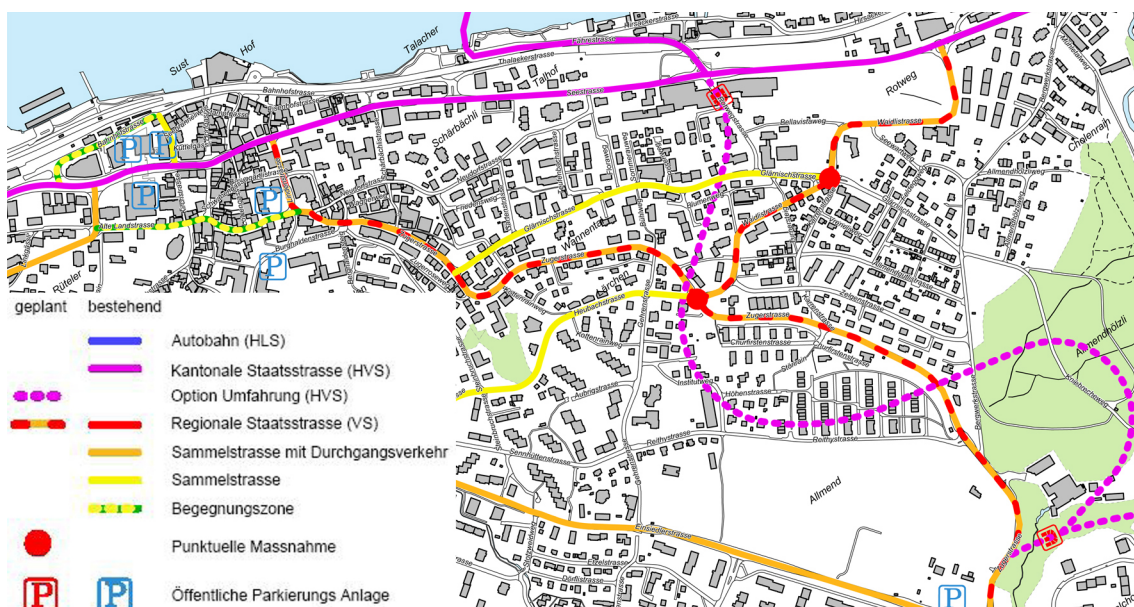
2. Ziele und Grundsätze

Die Ziele und Planungsgrundsätze beinhalten konzeptionelle Vorgaben. Mit ihnen werden aber auch die für die Lärmschutzplanung geltenden «Leitplanken» definiert.

3. Planungsaufgaben und Beschlüsse

Planungsaufgaben ergeben sich, wenn Lärmschutzmassnahmen oder Planungen zum Lärmschutz mit anderen Bereichen wie beispielsweise dem Ortsbildschutz planerisch abzustimmen sind.

Bei Beschlüssen handelt es sich quasi um erledigte Planungsaufgaben. Das heisst, dass die planerische Koordinationsaufgabe erfüllt ist und das Vorhaben – zumindest aus planerischer Sicht – ausgeführt werden kann.



Auszug kommunaler Verkehrsplan Horgen

(Quelle: www.horgen.ch)

Ziele und Grundsätze zum Lärmschutz

3

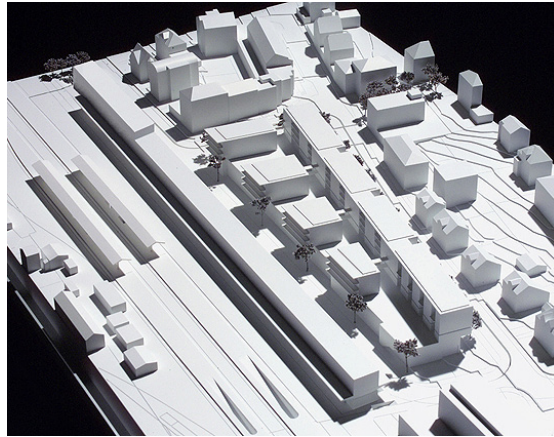
Lärmbekämpfung setzt wirkungsvoll dort an, wo der Lärm entsteht, nämlich an der Quelle. Strassenlärm ist insbesondere innerorts eine Herausforderung, dort wo Wohnen und Verkehr nahe beieinander liegen. Während bei bestehenden Autobahnen nahe des Siedlungsgebiets die Sanierung mit Lärmschutzwänden erfolgen kann, braucht es innerhalb der Dörfer und Städte ein umfassenderes Massnahmenpaket. Die Definition von lärmrelevanten Zielen und Grundsätzen in der Richtplanung bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung und Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen. Mit der Verankerung folgender Ziele und Grundsätze im kommunalen Verkehrsplan kann die Lärmproblematik frühzeitig und vorsorglich angegangen werden:

Grundsatz 1: Lärmschutz ist integraler Bestandteil des kommunalen Verkehrsplans!



- Die Lärmbekämpfung rechtzeitig angehen und auf andere raumwirksame Tätigkeiten und Ansprüche abstimmen.
- Wo möglich Lärmsanierungsmassnahmen gemeinsam mit anderen Strassenbauprojekten koordinieren.

Grundsatz 2: Verkehrserzeugung mit Hilfe der Verkehrs- und Raumplanung reduzieren!



- Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen näher zueinander bringen.
- Siedlungsentwicklung und bauliche Verdichtung an – mit dem öffentlichen Verkehr – gut erschlossenen Lagen.
- Mobilitätsmanagement mit Lenkungsmassnahmen und Anreizen unterstützen.

Grundsatz 3: Mobilität auf den öffentlichen Verkehr verlagern!



- Der öffentliche Verkehr gezielt attraktiver machen, da er gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht nur bezüglich Platzbedarf und Energieverbrauch sondern auch bezüglich Lärmbelastung deutlich umweltschonender ist.

Grundsatz 4:
Motorisierter Verkehr so lenken, dass sein Lärm weniger stört!



- Den Durchgangsverkehr auf den übergeordnete Hauptverkehrsstrassen kanalisieren, um eine weitere Zunahme des Lärms in den Wohngebieten zu verhindern (Achsen-Kammern-Prinzip).
- Eine Umfahrungsstrasse nur bei einem hohem Anteil Durchgangsverkehr vorsehen.
- Den Verkehr auf Strassen führen, die möglichst wenig Wohnnutzungen tangieren.
- Die Einrichtung von tieferen Temporegimen (wie Begegnungs- und Tempo 30-Zonen) in Wohn- und Zentrumsgebieten fördern, zur Verkehrsberuhigung und zur Vermeidung von unerwünschtem Schleichverkehr.
- Naherholungsräume schonen und aktiv vor Lärm schützen.

Grundsatz 5:
Motorisierter Verkehr leiser machen!



- Geschwindigkeitsreduktionen erzwingen.
- Niedertourige Fahrweise proklamieren.
- Information und Sensibilisierung der Bevölkerung – vorallem Motorfahrzeuglenkende – für das Lärmproblem.

Grundsatz 6:
Innerortsbereiche so gestalten, dass ein grösserer Streckenanteil des Binnverkehrs mit dem Velo oder zu Fuss zurück gelegt wird!



- Die Förderung des Rad- und Fussverkehrs gehört zu den effizientesten Lärmschutzmassnahmen im Siedlungsgebiet.
- Der sogenannte «Langsamverkehr» ist umweltschonend, gesundheitsfördernd sowie kostengünstig und innerorts alles andere als langsam!

Beispiele aus kommunalen Verkehrsplänen

5

Bei den folgenden unveränderten Auszügen, aus ausgewählten kommunalen Verkehrsplänen von Gemeinden im Kanton Zürich, handelt es sich um eine Zusammenstellung lärmrelevanter Richtplaninhalte:

Gemeinde Stallikon

(Quelle: www.stallikon.ch)

Lärmrelevante Ziele / Grundsätze

- Milderung der Durchfahrtsproblematik zugunsten einer gesteigerten Siedlungs- und Aufenthaltsqualität
- Allfällig eingesparte Kosten für nahe liegende, rein technische Lärmschutzmassnahmen sollen zugunsten eines gesamtheitlichen Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes eingesetzt werden. Auf diese Weise wird ein situationsgerechter und nicht «nur» rein baulicher Lärmschutz ermöglicht (Kooperation Gemeinde und Kanton).

Lärmrelevante Festlegungen / Massnahmen

- Siedlungsorientierte Strasseraumgestaltung Ortsdurchfahrt Stallikon und Sellenbüren
- Flankierende Massnahmen auf der Reppischthalstrasse - Bonstetterstrasse: Informationstafel Autobahnzubringer.
- Umsetzung Tempo 30-Zonen im Ortsteil Stallikon.
- Geschwindigkeitsplan: Mit diesem Instrument werden Strassen in Funktions- und die sich daraus ergebenden anzustrebenden Geschwindigkeitsabschnitte unterteilt.

Gemeinde Dietlikon

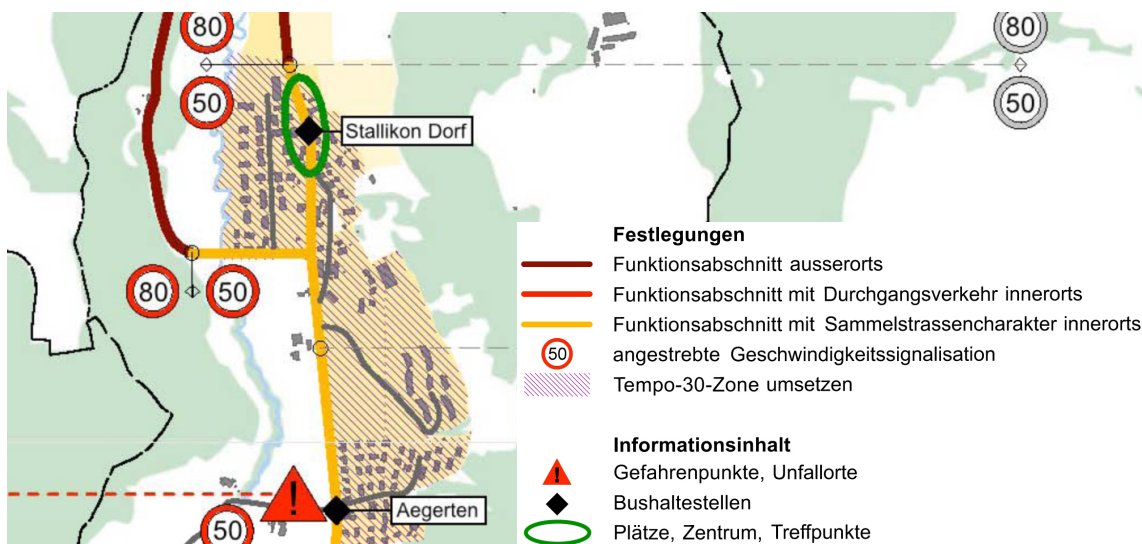
(Quelle: www.dietlikon.ch)

Lärmrelevante Ziele / Grundsätze

- Verkehr kanalisieren
In reinen Wohngebieten sind verkehrslenkende und bauliche Massnahmen sowie Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen für geeignete Teilgebiete zu prüfen.
- Verkehr beruhigen
Der Durchgangsverkehr soll siedlungsgerecht durch das Ortszentrum von Dietlikon fließen.
- Langsamverkehr fördern
Routen und Zonen mit klarer Verkehrstrennung zwischen Langsamverkehr und MIV sind gegenüber Gebieten mit Mischverkehr zu unterscheiden und die notwendigen Massnahmen aufzuzeigen.

Lärmrelevante Festlegungen / Massnahmen

- Im Interesse der Wohnqualität, der Sicherheit und der Umwelt (Lärm, Luft) ist auf allen Quartierstrassen eine defensive, langsame Fahrweise anzustreben. Die im kommunalen Gesamtverkehrskonzept aufgezeigten Massnahmen sind schrittweise umzusetzen.
- Mit der Abklassierung der Bahnhofstrasse von einer Staatsstrasse in eine kommunale Sammelstrasse wird die Möglichkeit geschaffen, diesen Strassenraum im Zentrum von Dietlikon für alle Verkehrsteilnehmer benutzer- und aufenthaltsfreundlich zu gestalten. Eine Umgestaltung zielt zudem darauf ab, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und nach Möglichkeit auf die geplante Glatttalautobahn zu verlagern.



Auszug Geschwindigkeitsplan Stallikon

(Quelle: www.stallikon.ch)

Gemeinde Horgen(Quelle: www.horgen.ch)**Lärmrelevante Ziele / Grundsätze**

- «Der Gemeinderat schenkt der Lärmreduktion ein besonderes Augenmerk». Dies kann beispielsweise durch Geschwindigkeitsreduktionen oder die Förderung lärmarmen Verkehrsmittel erzielt werden.
- Förderung des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs
- Der Verkehr muss mit dem bestehenden Strassennetz bewältigt werden. Massnahmen im Strassenraum und Verkehrsablauf, welche auf einer Sichtweise der Koexistenz aller Verkehrsarten basieren, führen nicht nur zu angepassten, tieferen Geschwindigkeiten und höherer Sicherheit, sondern auch zu weniger Lärm- und Luftschadstoffbelastung.
- «Geschwindigkeitsplan, Horgen geht voraus».

Lärmrelevante Festlegungen / Massnahmen

- Umsetzung des aktuellen Tempo 30-Konzepts bis Ende 2009 und Prüfung der Einführung von Tempo 30-Zonen bei neu entstehenden Wohnquartieren.
- Einführung von zwei Begegnungszonen im Dorfzentrum (Bahnhof- und Alte Landstrasse)
- ÖV-Taktverdichtung in Hauptverkehrszeiten
- Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes
- Option Umfahungsstrasse (HVS)
- Mit der Signatur «Pforte» auf den Einfallsachsen sollen die Autofahrer auf unkonventionelle Art und Weise darauf aufmerksam gemacht werden, dass in Horgen auf die Fussgänger besonders Rücksicht genommen werden soll und die gefahrenen Geschwindigkeiten angepasst werden müssen.

Stadt Zürich(Quelle: www.stadt-zuerich.ch)**Lärmrelevante Ziele / Grundsätze**

- Eine der Schlüsselfaktoren für eine attraktive Zukunft Zürichs ist der Schutz der natürlichen Umwelt. Deshalb bildet der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung den übergeordneten Entwicklungsrahmen. Neben den Entwicklungsaufgaben besteht aber auch ein grosser Reparaturbedarf. Die rasante Zunahme des Verkehrs hat Schäden verursacht, die behoben werden müssen.
- Mit aktivem Mobilitätsmanagement das Gesamtverkehrssystem effizient, umweltschonend und sicher betreiben.
- Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs (Car-Sharing, Car-Pooling etc.).

Lärmrelevante Festlegungen / Massnahmen

- Als geeignete Massnahme zur umweltgerechten Bewältigung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs betreibt die öffentliche Hand eine aktive nachhaltige Standortpolitik bei der Entwicklung publikumsintensiver Einrichtungen.
- Die Verkehrsbedürfnisse vor allem in Entwicklungsgebieten und bei grösseren, publikumsintensiven Überbauungen werden so gering wie möglich gehalten durch eine hohe Velo-, Fussgänger- und ÖV-Attraktivität. In Ergänzung zur Parkplatzverordnung können auf die Strassenkapazität und die umweltverträgliche Verkehrsleistung abgestimmte, arealbezogene Höchstwerte für die Parkierung bzw. zulässige Fahrtenhöchstwerte (Fahrtenmodelle) eingesetzt werden.

Vertiefendes und Weiterführendes

Weitere Informationen

Auf www.laerm.zh.ch/ planen ▶ befinden sich weitere Informationen zu den Bereichen:

- Kommunale Planung
- Siedlungs- und Verkehrsplanung

**Kontakt**

Tiefbauamt des Kanton Zürich
 Fachstelle Lärmschutz
 Walcheplatz 2
 Postfach
 8090 Zürich
 Tel. 043 259 55 11
 Fax 043 259 55 12
fals@bd.zh.ch ▶ www.laerm.zh.ch ▶