

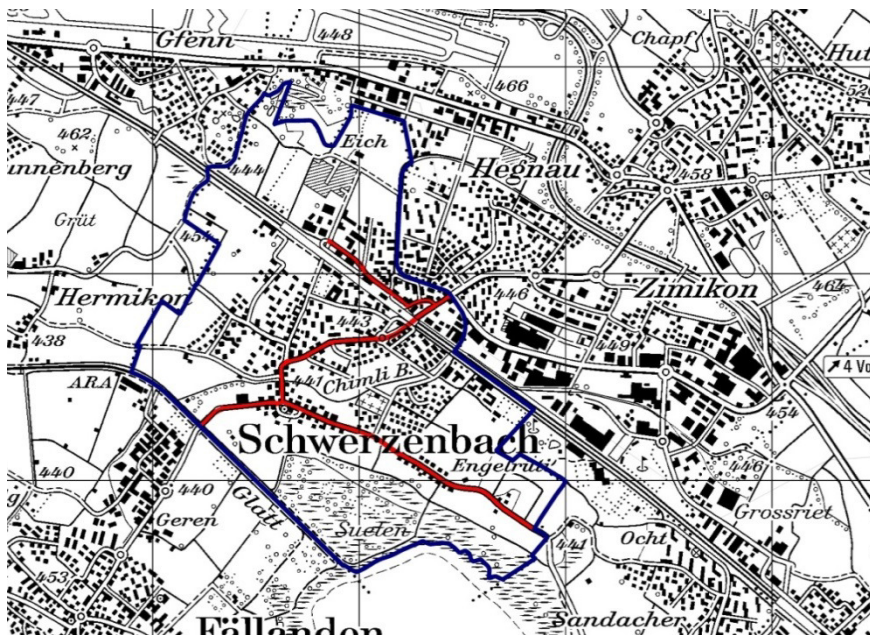


Gemeinde : **197 Schwerzenbach**

Sanierungsregion : **Mittleres Glatttal, GLM-3**

Strassen : **Bahnhofstrasse, Bahnstrasse, Dorfstrasse,  
Fällandenstrasse, Greifenseestrasse**

Projekt : **Lärmsanierung Staatsstrassen  
Bericht Lärmschutzwände  
Allgemeiner Teil alle LSW-Abschnitte**



Bearbeitungsstufe:

**Akustisches Projekt**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN .....</b>	<b>2</b>
2.1	RECHTLICHE GRUNDLAGEN .....	2
2.2	TECHNISCHE GRUNDLAGEN.....	2
2.3	EMPFINDLICHKEITSTUFEN UND BELASTUNGSGRENZWERTE .....	2
2.4	UNTERSUCHUNGSPERIMETER .....	3
2.5	SANIERUNGSPFLICHT .....	3
2.6	RÜCKERSTATTUNG FÜR BESTEHENDE LÄRMSCHUTZWÄNDE UND -DÄMME .....	4
<b>3</b>	<b>LÄRMBELASTUNG .....</b>	<b>5</b>
3.1	LÄRMBELASTUNGSKATASTER (LBK) UND MASSGEBENDER BEURTEILUNGSZUSTAND.....	5
3.2	VERKEHRSDATEN UND EMISSIONEN .....	5
3.2.1	<i>Emissionswerte .....</i>	<i>5</i>
3.2.2	<i>Prognose Sanierungshorizont 2031 .....</i>	<i>6</i>
3.2.3	<i>Belagszuschlag.....</i>	<i>6</i>
3.2.4	<i>Geschwindigkeit.....</i>	<i>6</i>
3.3	LÄRMERMITTLUNG.....	7
3.3.1	<i>Massgebende Beurteilungspunkte.....</i>	<i>7</i>
3.3.2	<i>Berechnungsmodell.....</i>	<i>7</i>
3.3.3	<i>Meteeinflüsse.....</i>	<i>7</i>
3.3.4	<i>Reflexionen.....</i>	<i>7</i>
3.3.5	<i>Pegelkorrektur K1 .....</i>	<i>7</i>
3.3.6	<i>Prognoseunsicherheit.....</i>	<i>8</i>
3.4	LÄRMBELASTUNG FÜR DEN ZUSTAND 2031 OHNE MASSNAHMEN .....	8
<b>4</b>	<b>LÄRMSANIERUNGSPROJEKT.....</b>	<b>9</b>
4.1	MASSNAHMEN AN DER QUELLE .....	9
4.2	MASSNAHMEN IM AUSBREITUNGSBEREICH .....	9
4.2.1	<i>Machbarkeitsbeurteilung während der Vorstudie .....</i>	<i>9</i>
4.2.2	<i>Beurteilung im akustischen Projekt.....</i>	<i>9</i>
4.2.3	<i>Untersuchte und geplante Lärmschutzmassnahmen (Wände und Dämme) .....</i>	<i>10</i>
4.2.4	<i>Prüfung der Rückerstattung von bestehenden Lärmschutzmassnahmen.....</i>	<i>11</i>
4.3	WIRKSAMKEIT DER VORGESEHEN SANIERUNGSMASSNAHMEN.....	12
4.4	ZEITPLAN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DER MASSNAHMEN.....	12
4.5	FINANZIERUNG DER MASSNAHMEN .....	12
4.5.1	<i>Kostenschätzung Lärmschutzwände/-dämme.....</i>	<i>12</i>
4.5.2	<i>Bundesbeiträge.....</i>	<i>13</i>
4.6	SCHALLSCHUTZMASSNAHMEN AM GEBÄUDE .....	13
4.6.1	<i>Kostenschätzung Schallschutzfenster .....</i>	<i>13</i>
4.7	ERLEICHTERUNGSANTRÄGE .....	13

# 1 Einleitung

Durch die Gemeinde Schwerzenbach führen Staatsstrassen, deren Verkehrsaufkommen bei diversen angrenzenden Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) und bei den exponiertesten Gebäuden sogar Überschreitungen der Alarmwerte (AW) verursachen. Gemäss Umweltschutzrecht des Bundes sind Verkehrsanlagen lärmtechnisch zu sanieren, wenn sie gestützt auf § 16 des Umweltschutzgesetzes (USG) und insbesondere Art. 13 ff der Lärmschutz-Verordnung (LSV), den Vorschriften nicht genügen. Für die Staatsstrassen der Gemeinde Schwerzenbach besteht diese Sanierungspflicht, so dass der Kanton Zürich ein Lärmsanierungsprojekt zu erstellen hat.

Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss Nr. 414/2011 des Kantons Zürich und den Ergebnissen, die aus dem Lärmbelastungskataster (GIS-LBK) resultieren, wurde in der Gemeinde Schwerzenbach die Abklärung von Lärmschutzwänden (LSW) und Schallschutzfenster(SSF)-Sanierungen entlang den Staatsstrassen eingeleitet. Als weitere Grundlage für das vorliegende Projekt gilt die Vorstudie "Machbarkeit baulicher Lärmschutzmassnahmen" vom 30. Juli 2010.

Die Fachstelle Lärmschutz hat die PORTA Nord AG mit der Ausarbeitung des Lärmsanierungsprojektes gemäss Art. 13 ff LSV beauftragt.

Dieser Bericht befasst sich mit den möglichen Lärmschutzmassnahmen im Ausbreitungsbereich, dem sogenannten "akustischen Projekt Lärmschutzwände". Basierend auf der Machbarkeitsstudie vom Juli 2010 werden LSW überall dort geprüft, wo der Immissionsgrenzwert (IGW) überschritten wird, die räumlichen Voraussetzungen gegeben und LSW auch hinsichtlich des Ortsbildschutzes denkbar sind. Zudem werden bei verbleibenden IGW-Überschreitungen Erleichterungen nach Art. 14 LSV für die betroffenen Strassenabschnitte beantragt. Innerhalb dieses Projektes können auch bestehende LSW oder Lärmschutzdämme in ihrer akustischen Wirkung überprüft werden, um allfälligen Rückerstattungsansprüchen Rechnung zu tragen.

Der Einbau von Schallschutzfenstern wird in einem separaten Bericht "Schallschutzfenster" abgehandelt, mit Ausnahme von Fenstern, die bei Gebäuden hinter geplanten LSW eingebaut werden. Diese werden im vorliegenden Bericht aufgeführt; der Einbau bzw. die Zusage von Beiträgen findet jedoch erst nach Projektfestsetzung des LSW-Projektes statt.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Rechtliche Grundlagen

- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG), vom 7. Oktober 1983, in Kraft seit 1. Januar 1985
- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), vom 22. Juni 1979, in Kraft seit 1. Januar 1980
- Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986, in Kraft seit 1. April 1987
- Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG), vom 7. September 1975
- Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Schwerzenbach

### 2.2 Technische Grundlagen

- BAFU (2006): Umwelt-Vollzug Nr. 0609, "Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen"
- BAFU/ASTRA (2006): Umwelt-Vollzug Nr. 0637 "Leitfaden Strassenlärm, Vollzugshilfe für die Sanierung"
- BUWAL (1995): Mitteilungen zur LSV Nr. 6: "Strassenlärm: Korrekturen zum Strassenlärm-Berechnungsmodell"
- BUWAL (1998): Schriftenreihe Umwelt Nr. 301 "Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen"
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2005): Lärminfo 5, "Handbuch Strassensanierung: Massnahmenplanung innerorts"
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2011): Lärmbelastungskataster Sanierungshorizont 2031, LBK\_SAN\_2011B.shp, (Gemeinde Schwerzenbach - Lärmbelastung Sanierungshorizont 2031, Übersichtsplan 1:5'000)
- Baudirektion Kt. Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz / ewp AG (2010): Gemeinde Schwerzenbach - Vorstudie zur Machbarkeit von baulichen Massnahmen inkl. Stellungnahme Gemeinde Schwerzenbach
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2010): Lärminfo 9, "Arbeitshilfe Siedlungsverträgliche Lärmschutzwände"
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2013): "Leitfaden: Projekt Lärmschutzwände" und Beilagen (Stand 30. November 2013)
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt (2011): Normalie 725.00.01 für den Vollzug von Schallschutzmassnahmen an Gebäuden entlang von Staatsstrassen (18. Februar 2011)
- Lärmberechnungs-Software CadnaA, Version 4.2.143
- Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 1169/2008: Finanzierungsmodell für Schallschutzfenster an Staatsstrassen vom 16. Juli 2008
- Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 414/2011: Lärmschutz, Staatsstrassen Region Mittleres Glatttal, vom 06. April 2011

### 2.3 Empfindlichkeitsstufen und Belastungsgrenzwerte

Die Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) sind dem Zonenplan resp. der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Schwerzenbach entnommen worden. Die betroffenen Gebiete an der Bahnhofstrasse, der Bahnstrasse, der

Dorfstrasse, der Fällandenstrasse und der Greifenseestrasse befinden sich in Wohnzonen, denen sowohl ES II als auch ES III zugewiesen ist.

Für die Beurteilung von Strassenlärm gelten nachfolgend aufgelistete Lärmgrenzwerte in Abhängigkeit von der Empfindlichkeitsstufe (Anhang 3 LSV):

Tab 1 Empfindlichkeitsstufen und Belastungsgrenzwerte

Empfindlichkeitsstufe ES	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Alarmwert	
		Lr in dB(A)		Lr in dB(A)	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
II	Wohnräume	60	50	70	65
	Betriebsräume	65	-	70	-
III	Wohnräume	65	55	70	65
	Betriebsräume	70	-	70	-
IV	Wohnräume	70	60	75	70
	Betriebsräume	70	-	75	-

**Legende:**

Lr: Beurteilungspegel Sanierungshorizont (2031)

- : keine Nutzung im Zeitraum Nacht

Für Betriebsräume in Gebieten mit ES II und ES III gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) erhöhte Immissionsgrenzwerte. Die erhöhten Grenzwerte gelten nicht für Schulen, Anstalten und Heime. Für Gebäude, in denen sich Personen in der Regel nur am Tag aufhalten (v.a. Betriebsräume), gelten keine Nacht-Belastungsgrenzwerte (Art. 41 Abs. 3 LSV). Wird auch in der Nacht gearbeitet, so gelten für die Betriebsräume dieselben Grenzwerte wie am Tag.

## 2.4 Untersuchungsperimeter

Der Untersuchungsperimeter umfasst alle betroffenen Gebäude entlang der nachfolgend aufgeführten Staatsstrassen-Abschnitte, die im Sanierungszustand 2031 eine Überschreitung des IGW aufweisen. Es handelt sich um Strassenabschnitte, bei denen Lärmschutzwände gemäss Vorstudie ("Beurteilungsplan Machbarkeit" vom 30.07.2010) "möglich" oder "bedingt möglich" sind bzw. bei denen gemäss Vorstudie bereits LSW oder Dämme gebaut wurden, für die ggf. Anspruch auf Rückerstattung besteht.

Es wurden folgende Strassenabschnitte als Untersuchungsperimeter festgelegt:

- Abschnitt 5: Bahnhofstrasse, bei Unterführung (LSW "bedingt möglich")
- Abschnitt 12: Greifenseestrasse, Höhe Birkenweg (bestehende Wand nach LSV)

Gemeinde- und Nationalstrassen, deren Emissionen bei Gebäuden an Staatsstrassen wesentlich zur Überschreitung der Grenzwerte beitragen, wurden - sofern eine Koordination mit der Gemeinde bzw. dem ASTRA stattfinden konnte - in die Berechnungen mit einbezogen.

## 2.5 Sanierungspflicht

Der Kanton Zürich als Anlagehalter der Staatsstrassen ist aufgrund der festgestellten IGW-Überschreitungen sanierungspflichtig gegenüber Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen, für welche die Baubewilligung vor dem 1.1.1985 erteilt wurde.

Gemeindestrassen, die ihrerseits zu Überschreitungen der Grenzwerte und damit zu einer Sanierungspflicht führen, sind in einem separaten Projekt durch die Gemeinde Schwerzenbach zu sanieren. Nationalstrassen werden vom ASTRA bearbeitet.

## 2.6 Rückerstattung für bestehende Lärmschutzwände und -dämme

Damit die Kosten für Lärmschutzbauten, die bereits vor der Lärmsanierung durch die Grundeigentümer oder durch Dritte realisiert und finanziert worden sind, zurückerstattet werden können, müssen einige Voraussetzungen gegeben sein.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden nur längere, zusammenhängende Wände oder Dämme, welche als Lärmschutz erstellt worden sind, als bestehende LSW erfasst (keine Einzellösungen, keine Sichtschutzwände, keine Umgebungsgestaltungselemente).

Zur Bestimmung der Sanierungs- bzw. Rückerstattungspflicht wird bei bestehenden LSW im Kanton Zürich nur das Baujahr der Gebäude (Angaben der Gebäudeversicherung vorhanden), nicht aber der Erschliessungszeitpunkt berücksichtigt (schwierig zu ermitteln). Nebst der Erfüllung der Sanierungspflicht gelten die folgenden Bedingungen des Leitfadens Strassenlärm, Kap. 4.14.:

- Die Immissionsgrenzwerte werden ohne Lärmschutzbauten im massgebenden Beurteilungszustand überschritten;
- Die Baubewilligung für die Lärmschutzbauten erfolgte nach dem 1.1.1985;
- Die Lärmschutzbauten entsprechen den im Sanierungsprojekt vorgesehenen Massnahmen resp. Massnahmenkriterien (Machbarkeit, Verhältnismässigkeit, etc.).

In der Gemeinde Schwerzenbach sind keine Rückerstattungen von bestehenden Lärmschutzwänden oder -dämmen vorgesehen.

## 3 Lärmbelastung

### 3.1 Lärmbelastungskataster (LBK) und massgebender Beurteilungszustand

Rechtsgrundlagen für die Lärmsanierung bilden Art. 13 ff. LSV (Sanierung) und Art. 37 LSV (Lärmbelastungskataster). Der Lärmbelastungskataster (LBK) zeigt, wo Sanierungsbedürfnisse bei lärmemittierenden Anlagen bestehen.

Der Lärmbelastungskataster für den Sanierungshorizont 2031 wurde von der FALS zur Verfügung gestellt. Im Rahmen des "Teilprojektes Lärmschutzwände" wurden detailliertere Pegel für die einzelnen Objekte berechnet. Diese waren für die Beurteilung massgebend und wurden im Laufe der Projektbearbeitung in den LBK integriert.

Der Stand 2011 (Ist-Zustand) gilt als Referenzzustand, ist aber nicht der massgebende Beurteilungszustand. Den Verkehrszahlen ist gemäss Leitfaden Strassenlärm (BAFU/ASTRA, Dezember 2006) ein Zeithorizont von +20 Jahren zu Grunde zu legen. Im vorliegenden Projekt ist 2031 der massgebende Beurteilungszustand (Sanierungshorizont) und wird entsprechend im LBK dargestellt.

Im Rahmen der akustischen Überprüfung wurden folgende Zustände untersucht:

- Beurteilungszustand 2031 ohne Massnahmen
- Beurteilungszustand 2031 mit Massnahmen.

### 3.2 Verkehrsdaten und Emissionen

#### 3.2.1 Emissionswerte

Die Verkehrszahlen und Emissionswerte für den Referenzzustand 2011 wurden bei den Staatsstrassen durch den Lärmbelastungskataster der Fachstelle Lärmschutz vorgegeben. Bei den Gemeindestrassen basieren die Angaben auf Hochrechnungen aus Verkehrszählungen im Rahmen früherer Emissionskataster sowie auf aktuellen Zählungen. Für den Sanierungshorizont 2031 (Beurteilungszustand) wurde ein Prognosezuschlag angewendet, der die zukünftig erwartete Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Bei Hauptverkehrs- und Gemeindestrassen wurden die Emissionen mit dem Emissionsmodell StL86+ berechnet.

Tab 2 Emissionen der Hauptlärmquellen im Beurteilungszustand 2031

Vorstudien-Abschnitt	Strasse	Zeitraum	Lret / Lren	Nt / Nn	Nt2 / Nn2	Vt / Vn	i	BeIT / BeIN
5 / 6 / 7 / 8 / 9	Bahnhofstrasse	Tag	81.3	1252	9	49	0.3	1
	Abschnitt 40323	Nacht	70.9	150	4	52	0.3	1
3 / 4	Bahnhofstrasse	Tag	82.1	1754	6.7	49	0.3	1
	Abschnitt 40324	Nacht	71.8	202	3	52	0.3	1
1 / 2 / 3	Bahnstrasse	Tag	77.8	761	7	41	0.3	1
	Abschnitt 40328	Nacht	66.9	91	3	43	0.3	1
Hinweis: Ausschluss- gebiet gemäss Vorstudie	Dorfstrasse	Tag	81.7	1294	6.1	59	1.1	1
	Abschnitt 40325	Nacht	72.9	156	3	62	1.1	2
	Fällandenstrasse	Tag	84.1	1285	6.8	69	0.6	2
	Abschnitt 40326	Nacht	75	158	4	76	0.6	2
10 / 11 / 12	Greifenseestrasse	Tag	74.8	398	2.6	54	0	1
	Abschnitt 40327	Nacht	60	42	0	54	0	1

**Legende:**

BeI/BeIN:	Belagszuschlag für Geschwindigkeit Tag bzw. Nacht in dB(A)
i:	Strassensteigung in Prozent
Lret/Lren:	Emissionspegel auf der Strassenachse in dB(A) am Tag bzw. in der Nacht (inkl. Zuschlägen)
Nt:	Durchschnittliche Verkehrsmenge am Tag (6 bis 22 Uhr) in Fahrzeuge pro Stunde
Nn:	Durchschnittliche Verkehrsmenge in der Nacht (22 bis 6 Uhr) in Fahrzeuge pro Stunde
Nt2/Nn2:	Schwerverkehrsanteil am Tag bzw. in der Nacht in Prozent des Nt bzw. Nn
Vt/Vn:	Geschwindigkeit am Tag bzw. in der Nacht in km/h

Tab 3 Emissionen der massgebenden Gemeindestrasse im Beurteilungszustand 2031

Strasse	Zeit- raum	Lret / Lren	Nt / Nn	Nt2 / Nn2	Vt / Vn	i	BeI / BeIN
Grabenstrasse	Tag	69.1	99	2.2	50	3.1	1
	Nacht	61.3	18	1.6	50	3.1	1

**Legende:**

BeI/BeIN:	Belagszuschlag für Geschwindigkeit Tag bzw. Nacht in dB
i:	Strassensteigung in Prozent
Lret/Lren:	Emissionspegel auf der Strassenachse in dB(A) am Tag bzw. in der Nacht (inkl. Zuschlägen)
Nt:	Durchschnittliche Verkehrsmenge am Tag (6 bis 22 Uhr) in Fahrzeuge pro Stunde
Nn:	Durchschnittliche Verkehrsmenge in der Nacht (22 bis 6 Uhr) in Fahrzeuge pro Stunde
Nt2/Nn2:	Schwerverkehrsanteil am Tag bzw. in der Nacht in Prozent des Nt bzw. Nn
Vt/Vn:	Geschwindigkeit am Tag bzw. in der Nacht in km/h

**3.2.2 Prognose Sanierungshorizont 2031**

Die Abschätzung der Verkehrsentwicklung bis zum Sanierungshorizont (Ist-Zustand + 20 Jahre) basiert auf Verkehrszählungen mit Seitenradar, Verkehrsmodellen mit projektbezogenen lokalen Beurteilungen oder Beurteilungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfungen von Strassenprojekten.

**3.2.3 Belagszuschlag**

Alle Emissionsstrecken wurden mit einem Belagszuschlag versehen. Dieser beträgt gemäss Merkblatt "Strassenlärm-Emissionsberechnung" der FALS vom 28.08.2007 1 dB(A) bei Abschnitten, die eine Geschwindigkeit von weniger als 60 km/h und 2 dB(A) bei Abschnitten, die eine Geschwindigkeit von 60 km/h und mehr aufweisen.

**3.2.4 Geschwindigkeit**

Wo Messwerte vorliegen, basiert das Berechnungsmodell auf den effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten. Daraus wird ersichtlich, dass die signalisierten Geschwindigkeiten insbesondere nachts und auf übersichtlichen Streckenabschnitten zum Teil deutlich überschritten werden, was zu höheren Emissionen führt. Bei engen oder unübersichtlichen Abschnitten sowie bei kurzen Abständen zwischen Verkehrsknoten liegt die in der Lärmberechnung verwendete Durchschnittsgeschwindigkeit oft unterhalb der signalisierten Höchstgeschwindigkeit.



### 3.3 Lärmermittlung

Die Lärmimmissionen wurden als Beurteilungspegel  $L_r$  anhand von Berechnungen mit einem dreidimensionalen Geländemodell ermittelt (vgl. Art. 38 LSV).

#### 3.3.1 Massgebende Beurteilungspunkte

Bei lärmempfindlich genutzten Gebäuden innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde grundsätzlich der lärmexponierteste Beurteilungspunkt ermittelt und ausgewiesen. Bei gemischt genutzten Gebäuden (Wohnnutzung und lärmempfindliche Betriebsnutzung, z.B. Büros) wurden die Lärmbelastungen je Nutzung separat ausgewiesen. Bei teilweise überbauten Parzellen erfolgte die Ermittlung und Beurteilung ausschliesslich beim überbauten Teil der Parzelle.

#### 3.3.2 Berechnungsmodell

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde basierend auf den Objektdaten der FALS ein digitales Geländemodell erstellt. In Bereichen mit Grenzwertüberschreitungen wurden die im Modell enthaltenen Quellen, topographischen Elemente, Massnahmen, Gebäude und Empfangspunkte aufgrund von Begehungen und Aufnahmen vor Ort verfeinert und angepasst. Die Lärmberechnungen wurden mit der Lärmberechnungssoftware CadnaA (Ausbreitungsdämpfung nach StL-86+) erstellt.

Die Strassen wurden mit einer Quelle bei 2-spurigen Strassen bzw. mit zwei parallelen Quellen bei 4-spurigen Strassen modelliert.

Alle bestehenden Lärmschutzhindernisse (Lärmschutzwände und -dämme, Mauern, Gebäude, etc.) wurden gestützt auf gültige Ausführungspläne bzw. Aufnahmen im Gelände ins Berechnungsmodell integriert und bei der Lärmermittlung berücksichtigt.

#### 3.3.3 Meteeinflüsse

Die Berechnungen mit dem akustischen Modell StL-86+ basieren auf trockenen Fahrbahnen und Situationen mit leichtem Mitwind. Nasse Fahrbahnen verändern erfahrungsgemäss das Klangbild des Strassenlärms. Die Gesamtlärmbelastung in dB(A) bleibt jedoch in der Regel unverändert. Bei Inversionswetterlagen (wenn die oberen Luftschichten wärmer als die unteren sind) sowie bei ausgeprägten Mitwindsituationen (Wind > 2 m/s in Richtung Schallausbreitung) können bei grösseren Ausbreitungsabständen markant höhere Lärmbelastungen auftreten.

Im Gegensatz zu Hochleistungsstrassen beschränkte sich die Lärmermittlung bei Hauptverkehrsstrassen auf einen wesentlich schmaleren Korridor entlang den Staatsstrassen. Meteeinflüsse in diesem Bereich sind von untergeordneter Bedeutung und können deshalb vernachlässigt werden.

#### 3.3.4 Reflexionen

Lärmreflexionen können zu markanten Beeinflussungen der Immissionspegel führen. Wo nötig wurden Reflexionsberechnungen anhand der Spiegelquellentheorie nach den deutschen Richtlinien für den Lärmschutz an Strassen (RLS-90) erstellt und zum Direktschall addiert. In der Regel wurden LSW mit schallabsorbierender Oberfläche vorgeschlagen, so dass Reflexionen auf lärmempfindliche Punkte minimiert werden.

#### 3.3.5 Pegelkorrektur K1

Gemäss Anhang 3 LSV wird bei der Ermittlung des Beurteilungspegels  $L_r$  eine Pegelkorrektur K1 berücksichtigt. Diese errechnet sich aufgrund des durchschnittlichen, stündlichen Motorfahrzeugverkehrs und beträgt 0 bis -5 dB(A). Bei mehr als 100 Fahrzeugen pro Stunde beträgt  $K1 = 0$  dB(A). Im Lärmbelastungsbe-

reich mehrerer relevanter Emissionsstrecken wird die Pegelkorrektur nicht aufgrund der emissionsseitigen, sondern der immissionsseitigen Geräuschcharakteristik festgelegt.

### 3.3.6 Prognoseunsicherheit

Die Genauigkeit der Modellrechnungen beträgt bei ungehinderter Schallausbreitung bis ca. 100 m Entfernung zur Strasse ca. 1-2 dB(A). Dieser Wert steigt weiter an, wenn die Entfernung zur Quelle zunimmt und wenn Hindernisse die direkte Sichtlinie unterbrechen. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass auch bei den Verkehrsprognosen Unsicherheiten bestehen. Die Lärmimmissionspegel sind jedoch wenig sensitiv bezüglich Veränderung der Verkehrsbelastung (eine Zunahme der Anzahl Fahrzeuge um 30 % entspricht etwa einer Zunahme der Immissionen um 1 dB).

## 3.4 Lärmbelastung für den Zustand 2031 ohne Massnahmen

Gemäss den vorliegenden Lärmberechnungen treten im Untersuchungsperimeter (siehe Kap. 2.4) der Gemeinde Schwerzenbach an 8 Gebäuden IGW-Überschreitungen auf. Die Alarmwerte werden im Untersuchungsperimeter (Abschnitte 5 und 12 gemäss Vorstudie) nicht erreicht oder überschritten.

Anzahl Gebäude / Personen mit Grenzwert-Überschreitungen im Zustand 2031 ohne Lärmschutzmassnahme (LSM) für die Vorstudien-Abschnitte 5 und 12.

Tab 4 Lärmsituation Beurteilungshorizont 2031 ohne Massnahmen

Lärmsituation	Zustand 2031 ohne LSM
Anzahl Gebäude > IGW	8
davon ≥ AW	0
Anzahl Personen > IGW	31
davon ≥ AW	0

#### Legende:

LSM:	Lärmschutzmassnahme
IGW:	Immissionsgrenzwert
AW:	Alarmwert

## 4 Lärmsanierungsprojekt

### 4.1 Massnahmen an der Quelle

In diese Kategorie von Massnahmen gehören verkehrslenkende und/oder –beruhigende Massnahmen sowie der Einbau von lärmtechnisch vorteilhaften Strassenbelägen.

Verkehrsbeschränkende Massnahmen sind im Untersuchungsperimeter nicht möglich und finden dementsprechend auch keine Berücksichtigung im Lärmsanierungsprojekt.

Ein Ersatz der heutigen Fahrbahnbeläge ist im Rahmen der Lärmsanierung nicht vorgesehen. Die von ASTRA/BAFU eingesetzte Forschungsgruppe empfiehlt innerorts den Einbau von feinkörnigen Dünnschichtbelägen auf einer stabilen Binderschicht. Diese Beläge bewirken in den ersten Jahren eine deutliche Lärminderung, das akustische Langzeitverhalten (über 10 Jahre) ist aber noch zu wenig bekannt. Die oberste Belagsschicht muss häufiger als bei üblichen Belägen ersetzt werden. Da in der Agglomeration Zürich generell höhere Verkehrsfrequenzen vorherrschen als in anderen Kantonen, wird die Anwendung dieser lärmarmen Beläge zurzeit nicht empfohlen. Bei Belagserneuerungen von Staatsstrassen im Kanton Zürich wird in der Regel aufgrund des heutigen Erkenntnisstandes (Ausbaustandard Staatsstrassen) der Belagstyp AC8 eingebaut.

### 4.2 Massnahmen im Ausbreitungsbereich

#### 4.2.1 Machbarkeitsbeurteilung während der Vorstudie

Als Massnahmen im Schallausbreitungsbereich zwischen Quelle und Empfangspunkt kommen grundsätzlich Lärmschutzwände und Lärmschutzdämme in Frage. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2010 wurden alle Strassenzüge auf die Möglichkeit von solchen Lärmschutzmassnahmen (LSM) auf dem Ausbreitungsweg untersucht. Unter Miteinbezug der zuständigen Gemeindebehörden wurden viele Abschnitte entlang der Staatsstrassen ausgeschlossen und zwar aufgrund folgender Kriterien:

- Schutzwürdige Ortsbilder / Heimat- bzw. Denkmalschutzobjekte
- Ortszentren mit publikumsorientierter Nutzung
- Erschliessung, Liegenschaftszufahrten
- Platzverhältnisse
- Lärmschutzwirkung
- Verkehrssicherheit
- Wohnhygiene

Häufig stehen einer Realisierung von LSW bestehende Zufahrten oder Parkplätze (Erschliessung) entgegen. Oft sprechen verkehrssicherheitstechnische Anforderungen (Sichtlinien) gegen LSW oder sie kommen möglicherweise auch wegen der erforderlichen Wandhöhe aus Ortsbild-, gegebenenfalls auch aus Landschaftsschutzgründen nicht in Frage.

#### 4.2.2 Beurteilung im akustischen Projekt

Für diejenigen Strassenabschnitte, bei denen gemäss Machbarkeitsstudie 2010 Lärmschutzmassnahmen als „möglich“ oder „bedingt möglich“ eingestuft worden sind (siehe Kapitel 2.4, Untersuchungsperimeter), wurde eine vertiefte Beurteilung der in Frage kommenden Massnahmen durchgeführt.

Nebst der Wirksamkeit der Massnahmen in Dezibel ist insbesondere die wirtschaftliche Tragbarkeit wesentlich. Bei Massnahmen mit Gesamtkosten unterhalb von Fr. 500'000.- wird der Kosten-Nutzen-Faktor (KNF) bestimmt, welcher die Investitionskosten einer Massnahme in Relation zur erzielten Wirkung bei den lärmbeeinträchtigten Anwohnern wiedergibt. Der KNF einer Massnahme darf nicht mehr als Fr. 5'000.- pro dB(A) und geschützte Person mit Belastungen über dem IGW betragen.

Falls die Projektkosten den Schwellenwert von Fr. 500'000.- überschreiten, wird der Index der Wirtschaftlichen Tragbarkeit, der so genannte WTI bestimmt (Excel-Tool gemäss Leitfaden Strassenlärm).

Das WTI-Modell basiert darauf, dass eine bauliche Lärmschutzmassnahme einerseits in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte (Effektivität) und andererseits in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Effizienz) beurteilt wird. Der aus Effektivität und Effizienz errechnete WTI wird in einem Diagramm dargestellt.

In Anlehnung an den Leitfaden Strassenlärm (Kapitel 4.8, Seite 33) sind für die Dimensionierung und Beurteilung von Schallhindernissen die folgenden Kriterien relevant:

- minimale akustische Wirkung von 5 dB(A)
- Schutzziel-Erreichung (100% = Senkung der Lärmimmissionen unter den IGW für alle Betroffenen)
- Akzeptanz (gemäss Stellungnahme der Eigentümerschaft bzw. Gemeinde)
- Wirtschaftlichkeit bzw. Kostenwirksamkeit: Kosten-Nutzen-Faktor (Fr./dB(A)\*Pers.) oder WTI (SRU-301/UV-0609)
- Vermeidung von Konflikten mit der Verkehrssicherheit (Sichtzonen)
- technische Machbarkeit
- Vermeidung von Konflikten mit der Erschliessung
- Materialisierung, Gestaltung, Beurteilung des Landschaftseingriffes, Auswirkungen auf die Ökologie, Natur und Ortsbild: gemäss Untersuchungen des Landschaftsarchitekten
- Beurteilung der Auswirkungen auf den Heimat- und Denkmalschutz
- Auswirkungen auf die Wohnqualität der Anwohner, Wohnhygiene.

Die vorliegende Beurteilung soll die genannten Kriterien berücksichtigen, wobei zum Teil schon im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Art Vorprüfung stattgefunden hat (Verkehrssicherheit, technische Machbarkeit, Erschliessung, Ortsbild, Wohnqualität), während andere noch gar nicht geprüft wurden (akustische Wirkung, Schutzziel-Erreichung, Kostenwirksamkeit).

Die abschliessende Gesamtbeurteilung wurde unter Berücksichtigung der massgebenden Kriterien sowie unter Einbezug der beteiligten Instanzen (Eigentümerschaft, Gemeinde- und Kantonsbehörden) vorgenommen.

#### 4.2.3 Untersuchte und geplante Lärmschutzmassnahmen (Wände und Dämme)

Unter Berücksichtigung der oben erläuterten Vorgehensweise ergibt die Überprüfung der gewählten Abschnitte die folgenden Resultate:

##### **Abschnitt 5: Bahnhofstrasse, bei Unterführung (neue LSW)**

Im Abschnitt 5 wurde der Bau einer Lärmschutzwand an der Bahnhofstrasse bei der Unterführung geprüft. Es wird die folgende aus drei Segmenten bestehende Lärmschutzwand zur Ausführung empfohlen (Gesamtlänge 164 m, Gesamtfläche 420 m<sup>2</sup>):

- Lärmschutzwand Bahnhofstrasse, Segment 1 (Länge 96 m, Höhe 2.5 m, Fläche 240 m<sup>2</sup>)
- Lärmschutzwand Bahnhofstrasse, Segment 2 (Länge 42.5 m, Höhe 2.5 – 3.0 m, Fläche 117 m<sup>2</sup>)
- Lärmschutzwand Bahnhofstrasse, Segment 3 (Länge 25.20 m, Höhe 2.5 m, Fläche 63 m<sup>2</sup>).

Durch die vorgeschlagene Massnahme können bei fünf EFH die Belastungen unter den IGW gebracht werden. Bei einem weiteren EFH und dem MFH können die Belastungen nur teilweise reduziert werden. Die Gesamtbeurteilung nach den oben in Kapitel 4.2.2 genannten Kriterien fällt positiv aus. Detailliertere Angaben können dem „akustischen Projekt Lärmschutzwände“ (siehe Beilage 1) entnommen werden.

#### 4.2.4 Prüfung der Rückerstattung von bestehenden Lärmschutzmassnahmen

Die Resultate der Überprüfung der Rückerstattungspflicht von bestehenden Lärmschutzmassnahmen sind in der folgenden Tabelle 4 zusammengefasst.

Die Überprüfung der Rückerstattungspflicht erfolgt nach den Kriterien gemäss Kapitel 2.6 Rückerstattung von bestehenden Lärmschutzwänden und –dämmen.

Tab 5 Prüfung der Rückerstattungspflicht von bestehenden Lärmschutzmassnahmen

Abschnitt (gemäss Vorstudie)	12
Bezeichnung Standort	Greifenseestrasse 42, Höhe Birkenweg
<b>Kriterien</b>	
Baubewilligung <b>Gebäude</b>	1975
IGW-Überschreitung im Jahr 2031	Ja
Baubewilligung LSW nach 1.1.1985	Ja (21.06.2004)
Akustische Wirkung	Wurde nicht untersucht
Wirtschaftlichkeit	Wurde nicht untersucht
Bemerkungen	Mit der LSW wird nicht mehr als eine Wohneinheit geschützt, da es sich bei der Liegenschaft um ein Einfamilienhaus handelt.
<b>Rückerstattungspflicht</b>	<b>Nein</b>

#### Legende:

BBV: Baubewilligungsverfahren

LSV: Lärmschutzverordnung

LSW: Lärmschutzwand

 : Ausschlussgrund für Rückerstattungspflicht

Die untersuchte bestehende Lärmschutzmassnahme in Abschnitt 12 der Vorstudie ist somit nicht rückerstattungspflichtig.

### 4.3 Wirksamkeit der vorgesehen Sanierungsmassnahmen

Für die unter Kapitel 4.2.3 zur Realisierung empfohlene Lärmschutzmassnahme (LSM) wird zusammengefasst die folgende Wirkung erreicht:

Anzahl Gebäude / Personen mit Grenzwert-Überschreitungen im Zustand 2031 ohne bzw. mit Lärmschutzmassnahme für den Vorstudien-Abschnitt 5.

Tab 6 Anzahl geschützte Gebäude und Personen ohne und mit Lärmschutzmassnahmen

Lärmsituation	Zustand 2031	Zustand 2031
	ohne LSM	mit LSM
Anzahl Gebäude > IGW	7	2
davon ≥ AW	0	0
Anzahl Personen > IGW	28	5
davon ≥ AW	0	0

#### Legende:

LSM: Lärmschutzmassnahme

IGW: Immissionsgrenzwert

AW: Alarmwert

Die akustische Wirkung der jeweiligen Lärmschutzmassnahme ist in der Beilage 1 für jeden Empfangspunkt dargestellt.

### 4.4 Zeitplan für die Durchführung der Massnahmen

Es ist vorgesehen, das akustische Projekt und das Erleichterungsgesuch im Jahr 2014 öffentlich aufzulegen (§ 13 Strassengesetz). Danach werden die geplanten LSM zur Detailprojektierung und Realisierung an die Abteilung Projektieren und Realisieren (P+R) des Tiefbauamtes des Kantons Zürich übergeben.

### 4.5 Finanzierung der Massnahmen

#### 4.5.1 Kostenschätzung Lärmschutzwände/-dämme

Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten (Einheitspreise pro m<sup>2</sup>), die abhängig sind vom Massnahmentyp und den örtlichen Gegebenheiten (Kostenstand 2013):

Tab 7 Kostenschätzung der zur Realisierung vorgeschlagenen Massnahmen

Abschnitts-Nr.	Strasse	Massnahmen-Typ	Einheitspreis [Fr./m <sup>2</sup> ]	Kosten [Fr.]
5	Bahnhofstrasse, Segmente 1-3	Lärmschutzwand Fläche 420 m <sup>2</sup>	1'800.-	756'000.-
<b>Gesamtkosten Lärmschutzwände/dämme</b>				<b>756'000.-</b>

## 4.5.2 Bundesbeiträge

Die Kosten für die Lärmsanierungen werden vom Kanton getragen. An Lärm- und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden, lärmsanierungspflichtigen Strassen leistet der Bund Beiträge (Art. 21 ff. LSV). Die Bundesbeiträge bei Kantonsstrassen werden anhand der Wirksamkeit der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bemessen und in einer Programmvereinbarung zwischen Bund und Kanton geregelt.

## 4.6 Schallschutzmassnahmen am Gebäude

Da trotz der guten akustischen Wirkung der geplanten Lärmschutzwand bei gewissen Fenstern lärmempfindlicher Räume weiterhin Überschreitungen der Lärmgrenzwerte vorliegen, kann die Eigentümerschaft nach Projektfestsetzung der Lärmschutzwand-Projekte Beiträge an Schallschutzfenster geltend machen.

### 4.6.1 Kostenschätzung Schallschutzfenster

Gemäss Kostenschätzung ist bei den vorliegenden Lärmschutzwandprojekten etwa mit folgenden Aufwendungen für Schallschutzmassnahmen am Gebäude zu rechnen:

Tab 8 Kostenschätzung Schallschutzfenster Abschnitt 12 sowie nach Bau der Massnahme Abschnitt 5

	Anzahl Gebäude [Stk.]	Kosten Pflicht- Anteil [Fr.]	Kosten freiwilliger Anteil [Fr.]	Kosten Total [Fr.]
AW-Gebäude	-	-	-	-
IGW-Gebäude	2	-	900.-	900.-
<b>Gesamtkosten-Schallschutzfenster</b>				900.-

Hinweis: Der Eigentümer der Liegenschaft im Vorstudien-Abschnitt 12 verzichtet auf die freiwillige Sanierung.

#### Legende:

AW-Gebäude: Gebäude mit Überschreitungen der Alarmwerte

IGW-Gebäude: Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, nicht aber der Alarmwerte

## 4.7 Erleichterungsanträge

Der Strasseneigentümer beantragt Erleichterungen gemäss Artikel 14 LSV für diejenigen Strassenabschnitte, die trotz Realisierung von LSM (Wänden oder Dämmen) weiterhin zu IGW-Überschreitungen bei sanierungsberechtigten Gebäuden führen, wenn:

- die Sanierung unverhältnismässige Kosten oder Betriebseinschränkungen verursachen würde
- überwiegende Interessen, namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, oder der Verkehrs- und Betriebssicherheit einer Sanierung entgegenstehen.

Im Rahmen des vorliegenden akustischen Projekts „Teilprojekt Lärmschutzwände“ wird nur für denjenigen Strassenabschnitt eine Erleichterung beantragt, für den unter Kapitel 4.2.3 eine LSM vorgeschlagen wird (siehe Beilagen zu den einzelnen LSM-Abschnitten). Die Erleichterungen für die übrigen Abschnitte in der Gemeinde Schwerzenbach, welche IGW-Überschreitungen aufweisen, werden im „Teilprojekt Schallschutzfenster“ abgehandelt.

Zürich, 31. Oktober 2014

Diana Wendt  
(Projektverantwortliche)

Alexander Müller  
(Teamleiter)