



Kanton Zürich  
Baudirektion  
**Tiefbauamt**  
Stab



Fachstelle Lärmschutz  
Sanierungen

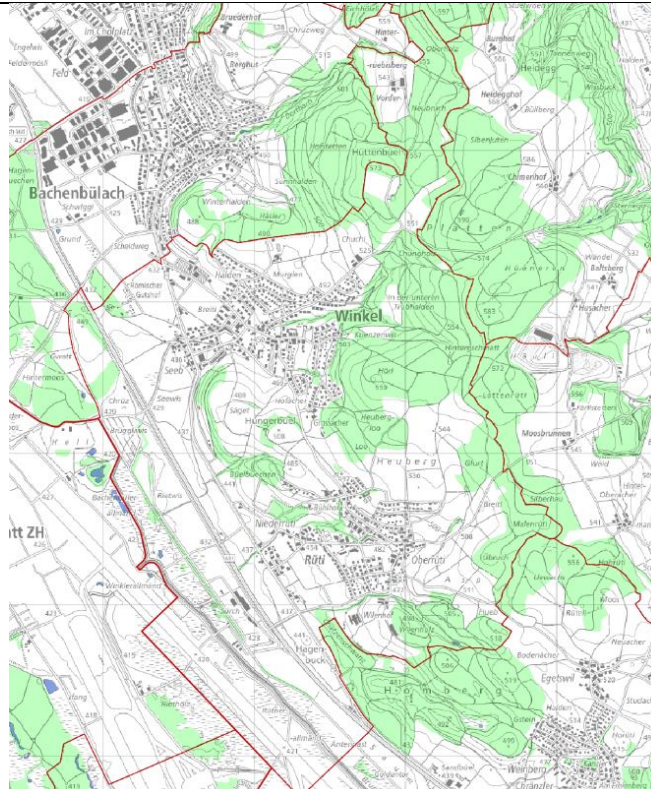
# Lärmsanierung Staatsstrassen Akustisches Projekt

Gemeinde: **0072, Winkel**

Sanierungsregion: **Region Flughafen, FLH-31**

Strassen: **Zürichstrasse, A51**

Projekt: **Lärmarmer Belag und Schallschutzfenster**



Bearbeitungsstufe:  
**Akustisches Projekt**



Büro für Raumplanung AG

15. November 2022



# Inhalt

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2. Grundlagen</b>	<b>6</b>
2.1.    Rechtliche Grundlagen	6
2.2.    Technische Grundlagen	6
2.3.    Empfindlichkeitsstufen und Belastungs-grenzwerte	7
2.4.    Abgrenzung Untersuchungsperimeter	8
2.5.    Sanierungspflicht	8
2.6.    Rückerstattung für bestehende Lärmschutzwände und -dämme	8
<b>3. Lärmbelastung</b>	<b>9</b>
3.1.    Lärmbelastungskataster (LBK) und massgebender Beurteilungszustand	9
3.2.    Verkehrsdaten und Emissionen	9
3.3.    Lärmermittlung	11
3.4.    Lärmbelastung für den Zustand 2036 / 2040 ohne Massnahmen	13
<b>4. Lärmsanierungsprojekt</b>	<b>14</b>
4.1.    Massnahmen an der Quelle	14
4.2.    Massnahmen im Ausbreitungsbereich	15
4.3.    Erleichterungsanträge	17
4.4.    Anspruch auf Schallschutzmassnahmen	17
<b>5. Massnahmen bei betroffenen Gebäuden</b>	<b>19</b>
5.1.    Allgemeines	19
5.2.    Erhebung der Gebäude und Kostenrückzahlung im Perimeter der Flughafen Zürich AG	20
5.3.    Übersicht betroffene Liegenschaften	21
5.4.    Kostenschätzung Schallschutzfenster	22



# 1. Ausgangslage

Durch die Gemeinde Winkel 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 Art. 16 des Umweltschutzgesetzes (USG), insbesondere Art. 13 ff der Lärmschutz-Verordnung (LSV), den Vorschriften nicht genügen. Für die Staatsstrassen der Gemeinde Winkel besteht diese Sanierungspflicht, so dass der Kanton Zürich ein Lärmsanierungsprojekt zu erstellen hat.

Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 223/2009 des Kantons Zürich und die Ergebnisse, die aus dem Lärmbelastungskataster (GIS-LBK) resultieren, wurde in der Gemeinde Winkel die Abklärung von lärmarmen Belägen, Lärmschutzwänden (LSW) und Schallschutzfenstern (SSF) entlang den Staatsstrassen eingeleitet. Als weitere Grundlage für das vorliegende Projekt gilt die Vorstudie zur Machbarkeit von baulichen Lärmschutzmassnahmen bestehend aus zwei Beurteilungsplänen vom 10. Oktober 2008 sowie dem dazugehörigen Kurzbericht vom 17. Oktober 2008.

Im vorliegenden Bericht des akustischen Projektes "Lärmarme Beläge und Schallschutzfenster" wird der Abschnitt mit den zur Realisierung vorgeschlagenen lärmarmen Belägen sowie der Umfang von Schallschutzmassnahmen an Gebäuden mit IGW-Überschreitungen ermittelt und dokumentiert. Zudem werden für die Strassenabschnitte entlang dieser Gebäude Erleichterungen nach Art. 14 LSV beantragt.

Im Rahmen des Schallschutzprogramms der Flughafen Zürich AG wurden in der Gemeinde Winkel bereits Schallschutzmassnahmen an Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen projektiert und ausgeführt bzw. die Kosten für bestehende Schallschutzfenster den Eigentümern rückerstattet. Aus diesem Grund sind im Rahmen der Lärmsanierung Staatsstrassen keine Schallschutzmassnahmen an Gebäuden mehr notwendig. Im vorliegenden Bericht werden die anteilmässigen Rückzahlungen für die getroffenen Schallschutzmassnahmen an Gebäuden an die Flughafen Zürich AG dokumentiert.

Abb 1 Auszüge aus Beurteilungsplan Machbarkeit von baulichen Massnahmen

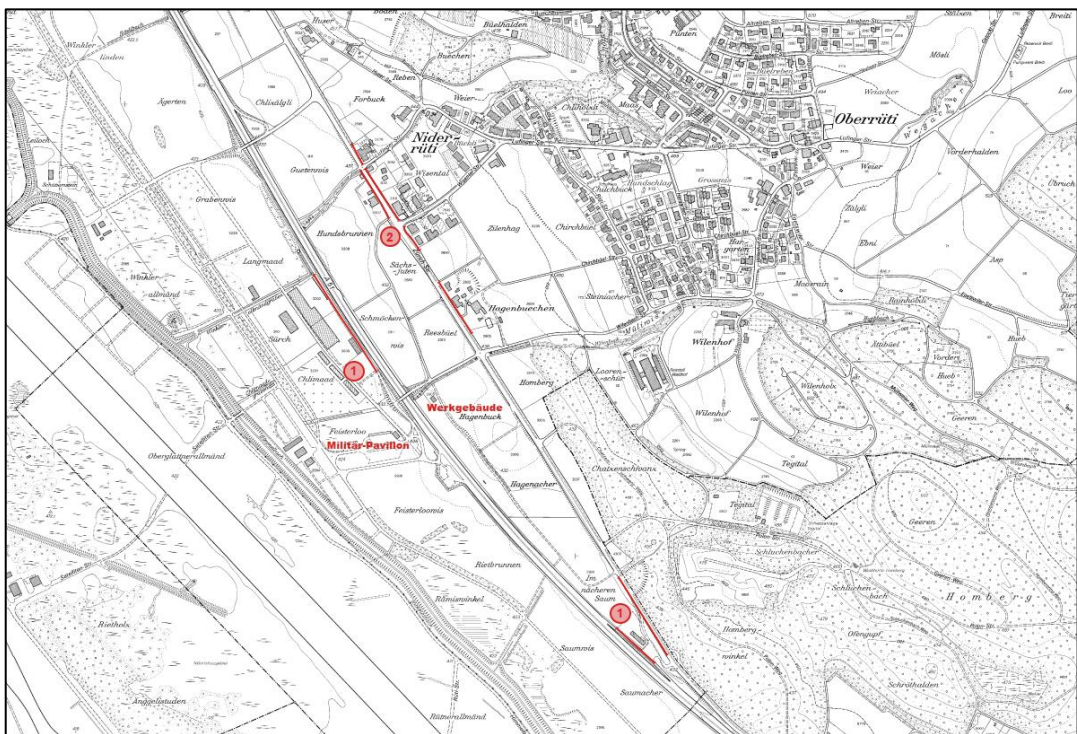
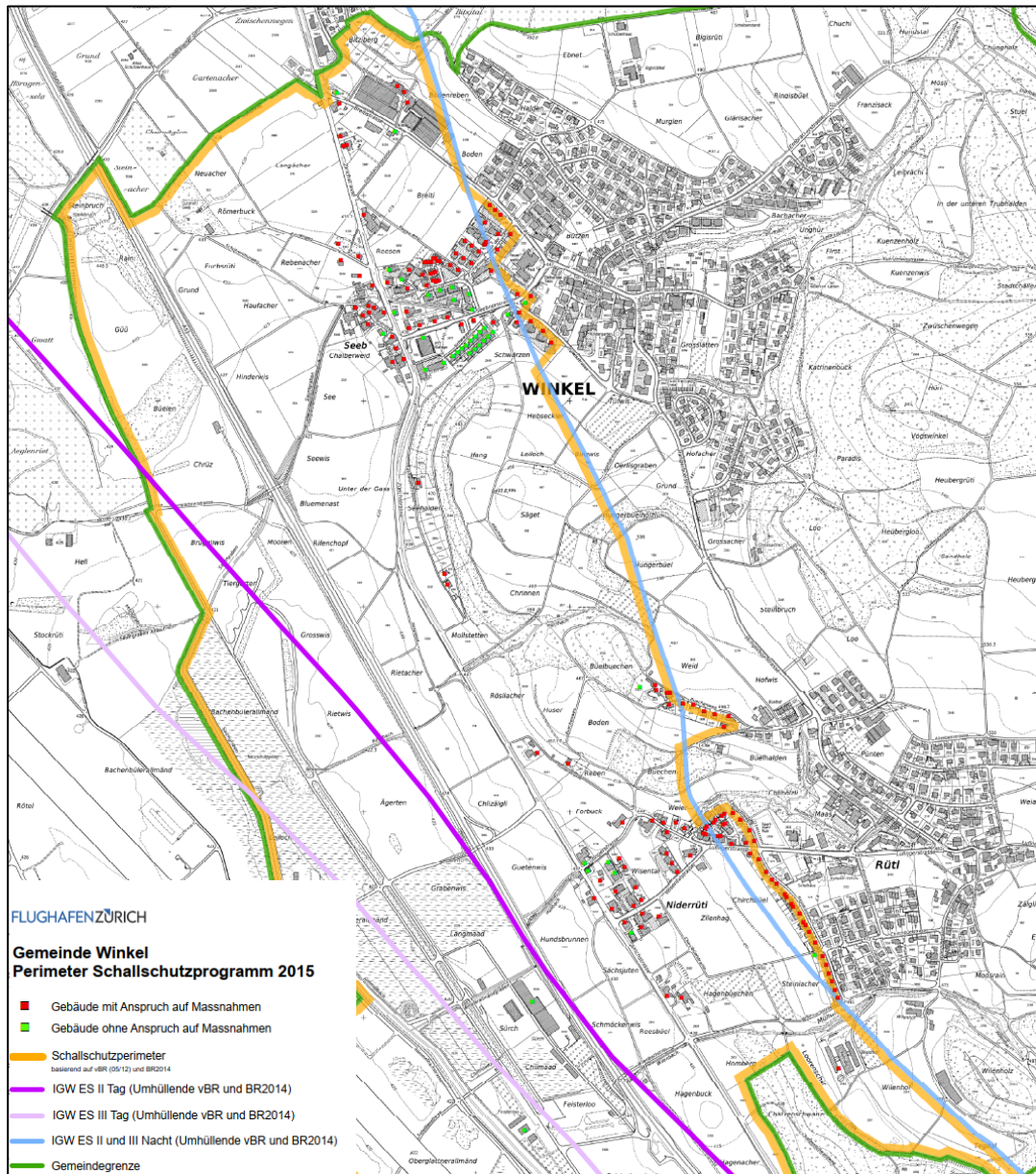


Abb 2 Auszug Winkel, Perimeter Schallschutzprogramm 2015 Flughafen Zürich AG





## 2. Grundlagen

### 2.1. Rechtliche Grundlagen

- Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Winkel 1. Juni 2016
- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), vom 22. Juni 1979, in Kraft seit 1. Januar 1980
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG), vom 7. Oktober 1983, in Kraft seit 1. Januar 1985
- Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986, in Kraft seit 1. April 1987
- Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG), vom 7. September 1975

### 2.2. Technische Grundlagen

- 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“
- Baudirektion Kt. Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2008): Gemeinde Winkel - Vorstudie zur Machbarkeit von baulichen Massnahmen inkl. Stellungnahme Gemeinde Winkel
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2016): Lärmbelastungskataster Sanierungshorizont 2036, (Gemeinde Winkel - Lärmbelastung Sanierungshorizont 2036, Übersichtsplan 1:5'000)
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (2018): "Leitfaden: Projekt Schallschutzfenster" und Beilagen
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt (2011): Normalie 725.00.01 für den Vollzug von Schallschutzmassnahmen an Gebäuden entlang von Staatsstrassen (Stand 18. Februar 2011)
- Lärmberechnungs-Software CadnaA, Version 2021 MR1
- Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 1169/2008: Finanzierungsmodell für Schallschutzfenster an Staatsstrassen vom 16. Juli 2008
- Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 223: Lärmschutz, Staatsstrassen Region Flughafen, vom 11. Februar 2009



## 2.3. Empfindlichkeitsstufen und Belastungsgrenzwerte

### 2.3.1. Empfindlichkeitsstufen (Art. 37 Abs. 2, lit. e LSV)

Die Empfindlichkeitsstufen sind im aktuellen Zonenplan bzw. in der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Winkel rechtskräftig dokumentiert.

### 2.3.2. Belastungsgrenzwerte (Art. 13 bzw. Anhang 3 LSV)

Für die Beurteilung von Strassenverkehrslärm gelten gemäss Anhang 3 LSV die in Tab 1 ausgewiesenen Immissionsgrenzwerte (IGW) bzw. Alarmwerte.

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 (2040)

- : 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. Abgrenzung Untersuchungsperimeter**

Der Untersuchungsperimeter umfasst diejenigen Staatsstrassen-Abschnitte und Gebäude in der Gemeinde Winkel, bei denen die Immissionsgrenzwerte im Sanierungszustand überschritten sind.

- Zürichstrasse
- Kantonale Hochleistungsstrasse A51

Bezüglich Lärm von Gemeindestrassen ist die Gemeinde zuständig.

## **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.

Bei der Beurteilung der Lärmimmissionen sind gemäss LSV jeweils die gesamten Strassenlärmimmissionen, unabhängig vom Anlagehalter zu betrachten (energetische Addition). Pro Fenster mit IGW-Überschreitungen ist derjenige Anlagehalter sanierungspflichtig, dessen Strasse den grössten Anteil der Immissionen beiträgt.

## **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, als bestehende LSW erfasst (keine Einzellösungen, keine Sichtschutzwände, keine Umgebungsgestaltungselemente).

Besteht eine 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.).

Die Prüfung und Beurteilung der Rückerstattung von bestehenden Massnahmen erfolgt im Kapitel 4.2.1





## 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 Stand 2016 (Ist-Zustand) gilt als Referenzzustand und wurde von der FALS zur Verfügung gestellt, 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 mit Ausnahme von einigen Abschnitten der Zürichstrasse (Abschnittsnummer 41186 und Teile der Abschnittsnummern 41185 und 41187), welche im Rahmen der Prüfung von lärmarmen Belägen und einer möglichen Temporeduktion anhand neuerer Verkehrszahlen beurteilt wurde, 2036 der massgebende Beurteilungszustand (Sanierungszustand) und wurde entsprechend im LBK dargestellt. Für die Abschnitte der Zürichstrasse, welche in Bezug auf eine mögliche Temporeduktion und einen lärmarmen Belag geprüft wurden, ist 2040 der massgebende Beurteilungszustand.

Im Rahmen der akustischen Überprüfung wurden folgende Zustände untersucht:

- Beurteilungszustand 2036 / 2040 ohne Massnahmen
- Beurteilungszustand 2036 / 2040 mit Massnahmen.

### 3.2. Verkehrsdaten und Emissionen

#### 3.2.1. Emissionswerte

Die Verkehrszahlen und Emissionswerte für den Referenzzustand 2016 wurden bei den Staatsstrassen durch den Lärmbelastungskataster der Fachstelle Lärmschutz vorgegeben.

Für den Sanierungshorizont 2036 / 2040 (Beurteilungszustand) wurde ein Prognosezuschlag angewendet, der die zukünftig erwartete Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Bei den Hauptverkehrsstrassen wurden die Emissionen mit dem Emissionsmodell StL86+ berechnet. Bei Hochleistungsstrassen (Autobahn und Autostrasse) wurde das Emissionsmodell SonRoad für StL86+ angewendet.

Tab 2 Emissionen der massgebenden Staatsstrassen im Beurteilungszustand 2036 / 2040

Strasse	Zeit- raum	Lret / Lren	Nt / Nn	Nt2 / Nn2	Vt / Vn	i	BeIT / BeIN	Zustand
A51+ F SH	Tag	87.8	901	6.5	114	0.0	2	2036
Abschnitt 1138	Nacht	82.8	244	2.0	118	0.0	2	2036
A51- F ZH	Tag	87.5	885	7.4	109	0.0	2	2036
Abschnitt 60066	Nacht	82.5	209	3.0	112	0.0	2	2036
Zürichstrasse	Tag	81.0	850	4.0	65	0.6	2	2036
Abschnitt 41188	Nacht	73.9	173	3.0	67	0.6	2	
Zürichstrasse	Tag	79.3	533	5.0	65	1.1	2	2036
Abschnitt 41187 km. 33.03- 33.40	Nacht	70.4	84	4.0	67	1.1	2	
Zürichstrasse	Tag	72.5	515*	6.9**	46	1.1	-3	2040
Abschnitt 41187 km. 32.96- 33.03	Nacht	62.9	73*	7.6**	46	1.1	-3	
Zürichstrasse	Tag	72.5	515*	6.9**	46	0.5	-3	2040
Abschnitt 41186	Nacht	62.9	73*	7.6**	46	0.5	-3	
Zürichstrasse	Tag	72.5	515*	6.9**	46	0.5	-3	2040
Abschnitt 41185 km. 32.65- 32.79	Nacht	62.9	73*	7.6**	46	0.5	-3	
Zürichstrasse	Tag	75.8	562	2.7	50	0.5	1	2036
Abschnitt 41185 km. 32.47- 32.65	Nacht	69.0	110	2.0	55	0.5	1	
Zürichstrasse	Tag	80.5	562	2.7	80	0.2	2	2036
Abschnitt 41184	Nacht	73.3	110	2.0	81	0.2	2	
Zürichstrasse	Tag	78.7	562	2.7	65	0.3	2	2036
Abschnitt 41183	Nacht	71.7	110	2.0	68	0.3	2	
Zürichstrasse	Tag	80.5	562	2.7	80	0.3	2	2036
Abschnitt 41182	Nacht	73.3	110	2.0	81	0.3	2	

**Legende:**

BeIT/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. Zuschläge)

Nt: Durchschnittliche Verkehrsmenge am Tag (6 bis 22 Uhr) in Fahrzeugen pro Stunde

Nn: Durchschnittliche Verkehrsmenge in der Nacht (22 bis 6 Uhr) in Fahrzeugen 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

\* Verkehrszahlen gemäss Verkehrsmessung 2019, hochgerechnet ins Jahr 2040 mit 1% Verkehrszunahme pro Jahr (nicht mit Stern markierte Verkehrszahlen basieren auf Ist-Zustand 2016 mit Hochrechnung ins Jahr 2040)



\*\* Als Schwerverkehrsanteil wird der Durchschnitt zwischen den Zahlen aus der Verkehrsmessung 2019 und dem Ist-Zustand 2016 verwendet (nicht mit Stern markierte Zahlen basieren auf Ist-Zustand 2016)

### **3.2.2. Prognose Sanierungshorizont 2036 / 2040**

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**

Einige 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. Die Emissionsstrecken der Zürichstrasse wurden zwischen km. 32.65 und km.33.03 mit einem negativen Belagszuschlag versehen, weil im Rahmen der geplanten Instandsetzung ein neuer, lärmoptimierter Deckbelag geplant ist (Kb - 3 dB).

### **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<sub>r</sub> 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 erfolgten 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. Meteoeflüsse**

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 > 2m/s in Richtung Schallausbreitung) können bei grösseren Ausbreitungsdistanzen markant höhere Lärmbelastungen auftreten.

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

### **3.3.4. Reflexionen**

Lärmreflexionen können zu markanten Beeinflussungen der Immissionspegel führen. Mit dem Modell StL-86+ wurden Reflexionen erster Ordnung anhand der Spiegelquellentheorie berücksichtigt. In der Regel wurden LSW mit schallabsorbierender Oberfläche vorgeschlagen, so dass Reflexionen an diesen Flächen vernachlässigt werden können.

### **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 Lärmbelastungsbereich 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.  $\pm 1.5$  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 2036 / 2040 ohne Massnahmen

Die Ergebnisse der Lärmberechnung gehen aus der Gebäudeliste im Anhang 1 hervor. Demnach treten im Untersuchungsperimeter (siehe Kapitel 2.4) der Gemeinde Winkel an 27 sanierungspflichtigen Gebäuden, Überschreitungen zwischen IGW und AW auf.

Tab 3 Anzahl sanierungspflichtige Gebäude mit AW- bzw. IGW-Überschreitungen im Zustand 2036 / 2040 ohne Massnahmen

Lärmsituation	Zustand 2036 / 2040 ohne LSM
Anzahl sanierungspflichtige Gebäude > IGW	23
davon $\geq$ AW	0
Anzahl Personen > IGW	114
davon $\geq$ AW (Betrieb)	0

**Legende:**

AW: Alarmwert

IGW: Immissionsgrenzwert

Lr: Beurteilungspegel Sanierungshorizont (2036/2040)

LSM: Lärmschutzmassnahme



## 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.

Wo möglich, wird der Einbau von lärmarmen Belägen (vgl. Abschnitt 4.1.1) oder eine Reduktion der heute signalisierten Geschwindigkeiten in Betracht gezogen (vgl. Abschnitt 4.1.2). Andere verkehrsbeschränkende Massnahmen sind im Untersuchungsperimeter nicht möglich und finden dementsprechend auch keine Berücksichtigung im Lärmsanierungsprojekt.

#### 4.1.1. Lärmarme Beläge

Aus lärmtechnischer Sicht stellen lärmarme Beläge als Massnahme an der Quelle eine effiziente Lösung dar. Die akustisch wirksamsten Beläge (SDA – semi dense asphalt) weisen aber eine geringere Stabilität, eine noch unbestimmte Lebensdauer und eine abnehmende lärmreduzierende Wirkung im Verlauf der Zeit auf. Bei den hohen Verkehrsbelastungen im Kanton Zürich führt dies zu erhöhten Beeinträchtigungen des Verkehrs (Anzahl Baustellen) und höheren Unterhaltskosten. Der heutige Standardbelag innerorts (AC 8 lärmarm) ist demgegenüber weniger lärmarm, aber immer noch lärmreduzierend gegenüber den Standardbelägen der letzten Generation. Der Belagstyp AC 8 lärmarm weist zudem eine bessere Tragfähigkeit auf. Seine Lebensdauer entspricht dem Erhaltungsrhythmus der Staatsstrassen (20 – 25 Jahre) und führt somit zu keinen zusätzlichen Kosten.

Für die Verlängerung der Lebensdauer der Beläge bis zur Realisierung eines geplanten Betriebskonzeptes (Zeithorizont 10-15 Jahren) ist im südlichen Teil der Zürichstrasse als Sofortmassnahme der Einbau eines neuen Deckbelages notwendig. In Koordination mit der Lärmsanierung ist der Einbau eines SDA 4 vorgesehen.

Teilabschnitt mit lärmarmem Belag SDA 4 als Lärmsanierungsmassnahme:

Tab 4 Teilabschnitt mit lärmarmem Belag SDA 4

Strasse	Von / bis	Wirkung	Zustand
Zürichstrasse	km. 32.65 – 33.03	3 dB	Geeignet / Integration in akustisches Projekt bzw. Umsetzung als Sofortmassnahme

Abb 2 Untersuchungsperimeter inkl. Abschnittsbildung



Eine eingehende Prüfung anhand von technischen, akustischen, gestalterischen und wirtschaftlichen Kriterien hat ergeben, dass sich für den bezeichneten Abschnitt der Zürichstrasse ein lärmarmen Belag besser eignet als eine Temporeduktion.

#### **4.1.2. Reduzierte Höchstgeschwindigkeit**

Für sanierungspflichtige Strassen mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80, 60 bzw. 50 km/h wurde die Möglichkeit einer Temporeduktion als Lärmsanierungsmassnahme abgeklärt (Reduktion auf 60 km/h, auf 50 km/h bzw. auf 30 km/h). Der grosszügige Strassenraum im untersuchten Perimeter der Zürichstrasse mit separatem Rad- / Gehweg sowie allgemein wenigen Fussgängerstreifen ist für eine Temporeduktion auf 30 km/h ungeeignet. Im Rahmen des vorliegenden Projekts ist in den untersuchten Strassenabschnitten von Winkel entsprechend keine Reduktion der Geschwindigkeit vorgesehen, sondern der Einbau eines lärmarmen Belags.

## **4.2. Massnahmen im Ausbreitungsbereich**

### **4.2.1. Machbarkeitsbeurteilung während der Vorstudie**

Als Massnahmen im Schallausbreitungsbereich zwischen Quelle und Empfangspunkt kommen grundsätzlich Lärmschutzwände und Lärmschuttdämme in Frage. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2008 wurden alle Strassenzüge auf die Möglichkeit von solchen Lärmschutzmassnahmen (LSM) auf dem Ausbreitungsweg untersucht. Unter



Miteinbezug der zuständigen Gemeindebehörden wurden sämtliche 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 Landschaftsschutzgründen nicht in Frage.


#### 4.2.1. Prüfung der Rückerstattung von bestehenden Lärmschutzwänden

Die Beurteilung der Rückerstattungspflicht erfolgt nach den in Kapitel 2.6 definierten Kriterien. In der folgenden Tabelle sind die Resultate zusammengefasst.

Tab 5 Prüfung der Rückerstattungspflicht von bestehenden Lärmschutzmassnahmen

Abschnitt (gemäss Vorstudie)	2
Bezeichnung Standort	Zürichstrasse 25a
<b>Kriterien</b>	
Baubewilligung Gebäude	2014
IGW-Überschreitung im Jahr 2036/2040	Ja
Baubewilligung LSW nach 1.1.1985	Ja
Akustische Wirkung	-
Wirtschaftlichkeit	-
Bemerkungen	
<b>Rückerstattungspflicht</b>	<b>Nein</b>

**Legende:**

- BBV: Baubewilligungsverfahren
- LSV: Lärmschutzverordnung
- LSW: Lärmschutzwand
- : Ausschlussgrund für Rückerstattungspflicht

Die untersuchte bestehende Lärmschutzmassnahme ist somit nicht rückerstattungspflichtig.



## 4.3. Erleichterungsanträge

Da in der Gemeinde Winkel viele sanierungspflichtige Gebäude nicht oder nur teilweise mit Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg geschützt werden können, müssen für die Strassenabschnitte entlang der sanierungspflichtigen Gebäude mit vorliegendem Bericht Sanierungserleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV für den Anlagehalter beantragt werden (siehe Beilage 1: Erleichterungsanträge).

Tab 6 Anzahl Grenzwert-Überschreitungen an sanierungspflichtigen Gebäuden

Lärmsituation	Zustand 2036 / 2040 ohne LSM	Zustand 2036 / 2040 mit LSM
Anzahl sanierungspflichtige Gebäude > IGW	23	16
davon $\geq$ AW	0	0
Anzahl Personen > IGW	114	89
davon $\geq$ AW	0	0

### Legende:

AW:	Alarmwert
IGW	Immissionsgrenzwert
Lr:	Beurteilungspegel Sanierungshorizont (2036)
LSM:	Lärmschutzmassnahme

Wenn ein Gebäude IGW-Überschreitungen aufweist, welche durch Strassen von unterschiedlichen Anlagehaltern verursacht werden, so hat jeder Halter selber für Erleichterungen von seiner Sanierungspflicht zu sorgen. Ein Anlagehalter hat Erleichterungen zu beantragen, sobald seine Strasse bei mindestens einem lärmempfindlichen Fenster mit IGW-Überschreitungen der Hauptlärmverursacher ist.

Gemäss Art. 14 LSV kann die Vollzugsbehörde bei Sanierungen Erleichterungen gewähren, falls unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten entstehen oder wenn überwiegende Interessen (Orts- und Landschaftsbild, Denkmalpflege, Platz- und Erschliessungsverhältnisse) der Sanierung entgegenstehen.

## 4.4. Anspruch auf Schallschutzmassnahmen

Können bei öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen wegen gewährten Erleichterungen die Alarmwerte (AW) nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume zu dämmen (Art. 15 LSV – Pflichtteil). Bei lärmempfindlichen Räumen mit erreichtem AW ist also der Strasseneigentümer verpflichtet, die Kosten der Schallschutzmassnahmen vollständig zu übernehmen (Pflichteinbau).



Bei Räumen mit einer Lärmbelastung zwischen IGW und AW werden Beiträge an die Schallschutzfenster ausgerichtet (Beitragsteil). Mit Beschluss Nr. 1169 vom 16. Juli 2008 hat der Regierungsrat das Finanzierungsmodell für Schallschutzfenster an Staatsstrassen festgelegt (Beitragsteil). Danach wird für Schallschutzfenster bei Gebäuden mit Belastungen grösser IGW und kleiner gleich AW-5 ein Beitrag von Fr. 300.- gewährt. Bei einer Belastung grösser AW-5 und kleiner AW wird ein Beitrag von Fr. 550.- ausgerichtet. Für Fenster mit einer Fläche über 2.5 m<sup>2</sup> wird der Beitrag verdoppelt; für Fensterflächen kleiner als 0.5 m<sup>2</sup> halbiert.

In der Gemeinde Winkel wurde der Einfluss der Gemeindestrassen auf Gebäude entlang der Staatsstrassen als vernachlässigbar eingestuft. Es resultiert deshalb keine Kostenbeteiligung der Gemeinde im Rahmen des vorliegenden Sanierungsprojekts.



# 5. Massnahmen bei betroffenen Gebäuden

## 5.1. Allgemeines

### 5.1.1. Anspruchsberechtigte Räume

Die Ermittlung anspruchsberechtigter Räume bzw. Fenster richtet sich nach dem Leitfaden „Projekt Schallschutzfenster“.

### 5.1.2. Ermittlung Fensterbeiträge

Grundsätzlich werden die Fensterbeiträge aufgrund des vertikalen Maximums an der jeweiligen Fassade bestimmt. In speziellen Situationen (Hanglagen, spezielle Gebäudegrundrisse, etc.) wird die Belastung detailliert für jedes Fenster ermittelt.

### 5.1.3. Erhebung für AW-Gebäude

Für Gebäude mit erreichtem bzw. überschrittenem AW erhebt das Projektierungsbüro vor Ort sämtliche relevanten Daten und ermittelt die gesamten Fenstersanierungskosten.

### 5.1.4. Erhebung IGW-Gebäude

Der Eigentümer übermittelt dem Projektierungsbüro sämtliche notwendigen Unterlagen zur Bestimmung der Fensterbeiträge.

### 5.1.5. Kostenrückerstattung

Wurden bei bestehenden, anspruchsberechtigten Gebäuden auf freiwilliger Basis bereits schalltechnisch genügende Fensterkonstruktionen ( $R'_{w+Ctr} \geq 32$  dB, inkl. - 2 dB Toleranz) eingebaut, so besteht gemäss Leitfaden „Projekt Schallschutzfenster“ unter bestimmten Voraussetzungen ein Anspruch auf eine volle oder anteilmässige Rückerstattung.

### 5.1.6. Alternativmassnahmen

Die Gebäudeeigentümer können mit Zustimmung der Vollzugsbehörde am Gebäude andere bauliche Schallschutzmassnahmen treffen, wenn diese den Lärm im Innern der Räume im gleichen Mass verringern.

### 5.1.7. Ausnahmen

Schallschutzmassnahmen müssen nicht getroffen werden, wenn:

- keine Sanierungspflicht für den Anlagenbetreiber besteht,
- keine wahrnehmbare Verringerung des Lärms im Gebäude erwartet werden kann (Wirkung  $\leq 1$  dB(A)),
- überwiegende Interessen des Ortsbildschutzes oder der Denkmalpflege entgegenstehen,



- das Gebäude voraussichtlich innerhalb von drei Jahren nach Zustellung der Verfügung über die zu treffenden Schallschutzmassnahmen abgebrochen wird,
- die betroffenen Räume innerhalb dieser Frist einer lärmunempfindlichen Nutzung zugeführt werden.

## **5.2. Erhebung der Gebäude und Kostenrückzahlung im Perimeter der Flughafen Zürich AG**

Für Gebäude mit IGW-Überschreitungen hat die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem Projektierungsbüro die notwendigen Unterlagen zur Bestimmung der Fensterbeiträge durch den Kanton Zürich zur Verfügung gestellt.

In der Gemeinde Winkel wurden bereits im Rahmen des Schallschutzprogramms (Sanierungsgebiete 72, 73, 74 und 75) durch die FZAG Schallschutzmassnahmen bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen projektiert und ausgeführt, bzw. zurückerstattet.

Die Rückzahlungen an die FZAG erfolgen gemäss festgelegtem Kostenteiler und finden statt, sobald die FZAG den Eigentümern die entsprechenden Sanierungskosten ausbezahlt resp. die Rückvergütungen vorgenommen hat. Die Eigentümer der betreffenden Liegenschaften haben daher kein Anspruch mehr auf Massnahmen oder Rückerstattungen durch den Kanton Zürich.

Detaillierte Angaben können der Beilage 2 "Rückzahlungskosten Schallschutzfenster an Flughafen Zürich AG" entnommen werden.



## 5.3. Übersicht betroffene Liegenschaften

Die Erhebungen im Rahmen des akustischen Projektes „Schallschutzfenster“ haben zu folgenden Ergebnissen geführt:

Tab 7 Betroffene Liegenschaften im Untersuchungsperimeter

Kategorie	Anzahl
Gebäude mit AW-Überschreitung und Anspruch auf SSF	0
Gebäude mit IGW-Überschreitung und Anspruch auf SSF-Beiträge	16
Gebäude mit AW-Überschreitung ohne Anspruch auf SSF	0
Gebäude mit IGW-Überschreitung ohne Anspruch auf SSF-Beiträge	7
Gebäude, die Erleichterungen bedingen	16
Gebäude ohne IGW-Überschreitung	92

### Legende:

AW: Alarmwert  
IGW: Immissionsgrenzwert  
SSF: Schallschutzfenster

\* Die 16 Liegenschaften, welche eine Erleichterung bedingen, werden in der Beilage 1 «Erleichterungsanträge» erläutert.

Die Aussagen in Tab 7 beziehen sich nur auf Fenster, bei denen die Staatsstrassen Hauptverursacher für die Grenzwertüberschreitungen sind. Für Aussagen über Fenster, bei denen der Verkehr auf Gemeindestrassen ausschlaggebend ist, ist die Gemeinde zuständig.

Adressen, Beurteilungspegel und Begründungen zur Aufteilung auf die einzelnen Kategorien sind der Gebäudeliste im Anhang 1 zu entnehmen.



## 5.4. Kostenschätzung Schallschutzfenster

Die objektspezifischen Kostenermittlungen können der Liste der Rückzahlungskosten an die FZAG in der Beilage 2 entnommen werden. Gemäss Kostenschätzung ist für das vorliegende Schallschutzfensterprojekt mit folgenden Aufwendungen zu rechnen:

Tab 8 Kostenschätzung Schallschutzfenster

SSF Bericht	Anzahl Gebäude [Stk.]	Kosten Pflicht- Anteil [Fr.]	Kosten freiwilliger Anteil [Fr.]	Kosten Total [Fr.]
AW Gebäude	0	0	0	0
IGW Gebäude	16	0	30'060	30'060
<b>Gesamtkosten Schallschutzfenster</b>				<b>30'060</b>

**Legende:**

AW-Gebäude: Gebäude mit Überschreitungen der Alarmwerte

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

Pfäffikon, 15. November 2022

Jörg Bernhardsgrütter  
Projektleiter  
R+K Büro für Raumplanung AG

**Anhang 1: Gebäudeliste**

**Beilage 1: Erleichterungsanträge**

**Beilage 2: Liste Rückzahlung Flughafen Zürich AG**