

Richtplanung und Lärmschutz

Lärmplanung im grossen

Zwischen Raumplanung und Umweltschutz, zu dem auch der Lärmschutz gehört, besteht eine enge Beziehung. Die Raumplanung ist für den Umweltschutz mitverantwortlich. Als längerfristige Planung, insbesondere mit dem Instrument der Richtplanung, bildet sie eine unabdingbare Voraussetzung für einen wirksamen Umweltschutz. Berührungspunkte bestehen weniger bei umweltschutztechnischen Einzelmassnahmen als vielmehr im Bereich der Vorsorgeplanung. Dementsprechend kommen in der Gesetzgebung zur Raumplanung und zum Umweltschutz inhaltlich dieselben Zielvorstellungen vor, indem die Siedlungen, Wohngebiete und somit die Menschen vor nachteiligen Umwelteinflüssen zu schützen sind.

Im Bereich der Raumplanung ist im Kanton Zürich die Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans 1995, wonach die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist, von besonderer Bedeutung für den Lärmschutz.

Wenig Lärm als Kriterium für Siedlungs- und Wohnqualität

In allen Befragungen zur Attraktivität einer Wohnlage steht das Kriterium der «Ruhe» an einer der vordersten Stellen. Aus diesem Grunde sind im Kanton Zürich wie überall Wohnlagen mit möglichst wenig Lärm begehrt, was sich in den höheren Preisen bei Boden, Hauskauf oder Miete niederschlägt, die sich in der Regel nur ein einkommensstarker Bevölkerungsteil leisten kann.

Ein ebenfalls wichtiger Faktor der Wohnattraktivität im Grossraum Zürich ist die Erreichbarkeit der Hauptzentren Zürich und Winterthur als Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Freizeitort. Zu häufig wird aber der Weg dorthin aus der ruhigen Wohnlage mit dem privaten Verkehrsmittel unternommen, was neben anderem zu den Lärmimmissionen in den zentrumsnahen Wohngebieten und dort zu einer Abnahme der Wohnqualität beiträgt. Grosse Teile der Bevölkerung im Kanton Zürich haben übermässige Lärmbelastungen zu ertragen. Neben punktuellen Immissionen

von Betrieben ist vorab der wachsende Verkehr auf der Schiene, in der Luft und vor allem auf der Strasse für ein kontinuierliches Anschwellen des Lärms verantwortlich.

Raumplanerischer Auftrag des Lärmschutzes

Mit dem Richtplan bestimmt der Kanton in den Grundzügen, wie sich sein Gebiet räumlich entwickeln soll. Hier werden die übergeordneten Ziele der Raumplanung festgelegt. Die Konkretisierung erfolgt mit den nachfolgenden Planungen, insbesondere mit der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe. Dies gilt auch für den Bereich Lärmschutz.

In den planerischen Zielsetzungen wird der Auftrag des Lärmschutzes implizit berücksichtigt, indem anzustreben ist, dass:

- 1 die Qualität der Siedlungen verbessert wird;
- 1 die Siedlungsgebiete gegen nachteilige Umwelteinflüsse abgeschirmt, vorhandene Belastungen abgebaut und soziale Durchmischungen ermöglicht werden;
- 1 die Siedlungsgebiete durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und Strassen erschlossen werden.

Wirkung des Gesamtplans von 1978

Im Mai 1990 erfolgte der Start der S-Bahn im Kanton Zürich. Damit haben sich die Erreichbarkeiten mit dem öffentlichen Verkehrsmittel schlagartig erhöht. Die seither stark zunehmenden Fahrgastzahlen weisen darauf hin, dass die S-Bahn einem Publikumsbedürfnis entspricht. Ein grosser Teil des allgemeinen Mobilitätswachses in den letzten sieben Jahren ist somit vom öffentlichen Verkehr aufgefangen worden.

Die raumplanerischen Voraussetzungen für die erste Bauetappe der S-Bahn sind mit dem Verkehrsplan des kantonalen Gesamtplans vom 10. Juli 1978 geschaffen worden.

Redaktionelle Verantwortung

für diesen Beitrag:

Dr. Matthias Höfliger

Amt für Raumplanung

Abteilung Planungsgrundlagen

8090 Zürich

Telefon 01 259 30 44

Literatur

- Richtplan des Kantons Zürich 1995 (Text und 3 Karten im Massstab 1:50 000); Fr. 46.– Zu beziehen bei der Staatskanzlei des Kt. Zürich, Druckschriftenverkauf, Neumühlequai 8, 8090 Zürich
- Lendi, M., Elsasser, H.: Raumplanung in der Schweiz – Eine Einführung. Zürich 1985 (vorab S. 80 ff.)

siehe auch

- Umsteigeeffekte, S. 51f.

LÄRMSCHUTZ
WAS SIE WISSEN MÜSSEN

Insbesondere mit dem sich heute als richtig erwiesenen Entscheid, die Linie ins Glattal und Oberland vom Bahnhof Stadelhofen aus durch den Zürichbergtunnel über Stettbach zu führen und nicht über den Bahnhof Oerlikon, wie dies dazumal von verschiedenen Kreisen gefordert worden ist.

Ziele des kantonalen Richtplans von 1995

Ende Januar 1995 hat der Kantonsrat den kantonalen Richtplan neu festgesetzt. Dieser ersetzt den ersten kantonalen Gesamtplan aus dem Jahre 1978. Dem Richtplan sind drei Leitlinien zugrunde gelegt worden, wovon die Leitlinie 1 und vor allem die Leitlinie 2 den Lärmschutz tangieren:

- 1 Leitlinie 1: Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
- 1 Leitlinie 2: Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- 1 Leitlinie 3: Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.

Im Sinne der Leitlinie 1 sind im Rahmen einer Siedlungsentwicklung nach innen vorhandene Potentiale besser zu nutzen, und es ist dafür zu sorgen, dass die Lebens- und Siedlungsqualität insgesamt erhalten bzw. gesteigert werden kann. Eine Konzentration auf die Erneuerung und massvolle Verdichtung bereits überbauter Gebiete an Stelle einer Siedlungserweiterung auf der «grünen Wiese» ist Voraussetzung für die immer mehr unter finanziellen Druck geratende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Gemäss der Leitlinie 2 bildet die S-Bahn das eigentliche Rückgrat der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Damit sollen zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgedeckt werden.

Vielfältige Zentrumsgebiete

Zentrumsgebiete sind für eine vielfältige, intensive Nutzung vorgesehen. Mit ihnen sollen u.a. der Wirtschaft optimale Standorte zur Verfügung gestellt werden. Im Richtplan sind insgesamt elf Zentrumsgebiete festgelegt worden. Sie umfassen zusammen knapp zehn Prozent des kantonal bezeichneten Siedlungsgebietes.

Die Zentrumsgebiete zeichnen sich durch eine hohe vorhandene oder angestrebte Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen

Erreichbarkeit des nächsten Zentrumsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln

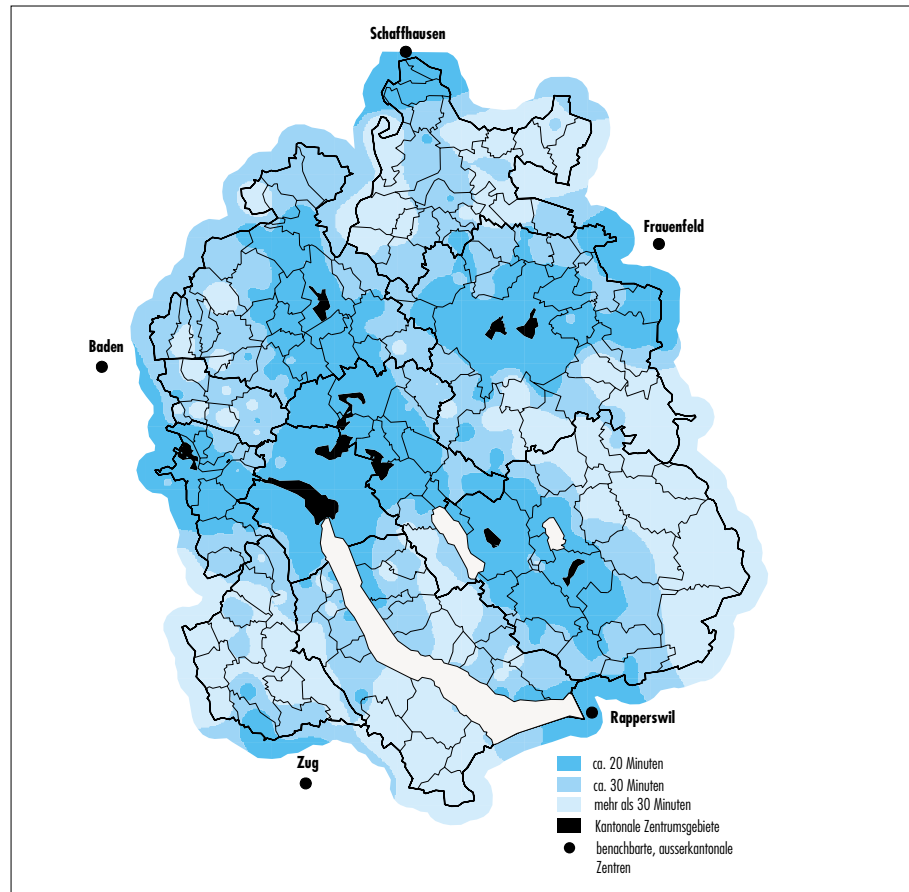


Abb. 1: Schnelle Bahn- und Busverbindungen sind Voraussetzung für ein Umsteigen vom motorisierten Privatfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel. Weniger Lärm ist ein Effekt dieser Verlagerung. (Quelle ARP)

Verkehr aus. Die angestrebte intensive, d.h. dichte Nutzung der Zentrumsgebiete ist aber nur möglich bei einer zurückhaltenden Erschliessung für den privaten Verkehr.

Priorität beim öffentlichen Verkehr

Die Voraussetzungen für eine weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs sind mit dem kantonalen Richtplan geschaffen worden. Dazu gehören die im Rahmen der zweiten Teilergänzung der S-Bahn vorgesehenen diversen Streckenausbauten sowie eine neue Querverbindung im Glattal; in Form einer Stadtbahn soll die bisher mit der S-Bahn ungenügende Erschliessung dieser Wachstumsregion ergänzt und verfeinert werden.

Beim privaten motorisierten Verkehr hat die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes Priorität. Mit den im Verkehrsrichtplan eingetragenen geplanten Staatsstrassen – insbesondere den Ortsumfahrungen – soll vorerst das notwendige Trasse gesichert werden. Eine Realisierung in absehbarer Zeit ist bei den anhaltend knappen finanziellen Mitteln allerdings unwahrscheinlich.

Aus der Sicht des Lärmschutzes gilt es zu beachten, dass Umfahrungsstrassen nur sinnvoll sind, wenn auch andere Gründe dafür sprechen und der Verkehr mit flankierenden Massnahmen vom umfahrenen Siedlungsgebiet so weit wie möglich ferngehalten wird.

Perspektiven für die Richtplanung

In Zukunft sollen die Mobilitätsbedürfnisse mit minimaler Beeinträchtigung immaterieller Werte wie Wohnqualität oder Landschaft befriedigt werden. In dieser Aufgabe müssen sich öffentlicher und privater Verkehr sinnvoll ergänzen. Mit einem Verkehrskonzept sollen die Prioritäten für den Aus- und Neubau der Verkehrsträger festgelegt werden, wobei die umweltrechtlichen Vorgaben und die Ziele bezüglich Lärmschutz und Luftreinhaltung zu integrieren sind.

Für die nächste Richtplangeneration wäre anzustreben, dass bereits auf dieser Planungsstufe die Lärmsituation entlang der Hauptverkehrslinien erfasst und beurteilt wird, wie dies zum Beispiel bei der Revision des Richtplans der Region Limmattal geschehen ist.