

POSTULAT von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Andrew Katumba (SP, Zürich)

betreffend Finanzierungsmechanismen für die Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in einem Bericht aufzuzeigen, mit welchen Finanzierungsmechanismen ausser Mieterträgen oder Baurechtszinsen die hohen Investitions- und Unterhaltskosten von mehrfachgenutzten Autobahn- und Eisenbahnüberdeckungen finanziert resp. refinanziert werden können und welche gesetzlichen Anpassungen dafür notwendig wären.

Thomas Wirth
Josef Wiederkehr
Andrew Katumba

352/2014

Begründung:

In dicht besiedelten Räumen zerschneiden Autobahnen und Eisenbahnlinien Siedlungsgebiete und führen vor allem wegen dem Lärm zu gesundheitlichen Problemen bei den angrenzenden Anwohnern und zu massiven Wertminderungen der Liegenschaften. Überdeckungen von Autobahnen im In- und Ausland beweisen, dass es technisch und auch bezüglich der Sicherheit möglich ist, bestehende Verkehrsinfrastrukturen zu überdachen und für weitere Zwecke zu nutzen. Ein bekanntes Beispiel dafür ist die Autobahnüberbauung Schlangenbaderstrasse („Schlange“) in Berlin, wo die so gewonnenen Flächen auch für Wohnzwecke genutzt werden. Von solchen Überbauungen profitieren aber nicht nur die Investoren, welche durch Mieterträge oder Baurechtszinsen ihre Investition refinanzieren können.

Untersuchungen mit hedonischen Immobilienbewertungsmodellen haben mehrfach gezeigt, dass die Lärmbelastung eines Grundstücks ein relevanter Faktor ist, weshalb lärmbelastete Grundstücke und Immobilien eine erhebliche Wertminderung erfahren. Gleiches gilt aber auch in der umgekehrten Richtung: Wird durch bauliche Massnahmen ein Grundstück ruhiger, so steigt der Ertrags- und Verkehrswert. Überdeckungen von lärmigen Verkehrsanlagen reduzieren die Lärmbelastung der angrenzenden Grundstücke wesentlich stärker als Lärmschutzwände. Im Rahmen dieses Postulats soll untersucht werden, ob und wie Grundstückseigentümer sich an den Investitions- und Unterhaltskosten beteiligen können, sofern die Lärminderung unter den gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsgrenzwert fällt und somit im Vergleich zur gesetzlich vorgeschriebenen Minimallösung einen Zusatznutzen erfahren.

Daneben sollen auch weitere Finanzierungsmechanismen geprüft werden, die eine Kostenbeteiligung von stark profitierenden Nutzergruppen ermöglichen würden.