

POSTULAT von Christian Lucek (SVP, Dänikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich)

betreffend Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Erhebung und Darstellung der Lärmbelastung

Antrag: Der Regierungsrat wird eingeladen aufzuzeigen wie folgende Massnahmen umzusetzen sind:

1. Die Immissionen der Verkehrsträger werden mit den gleichen Masstäben/Intensität erhoben und in den öffentlich zugänglichen Plattformen gleichwertig dargestellt;
2. Die Darstellung der Immisionsgrenzwerte und des resultierenden Schallschutzbereichs von Bahninfrastrukturen wird um den Schienenbonus bereinigt dargestellt;
3. Analog des ZFI oder Aussagen zum Strassenverkehr wird ausgewiesen, wie viele Personen dem um den Schienenbonus bereinigten Bahnlärm ausgesetzt sind;
4. Bei Erwägung von Massnahmen wie Temporeduktionen wird auch der Schienenverkehr inkl. Trams einbezogen und die Verhältnismässigkeit abgewogen;
5. Die Vertreter des Kantons Zürich wirken in den nationalen Gremien auf die Abschaffung des verzerrenden Schienenbonus hin.

Christian Lucek
Josef Wiederkehr
Marc Bourgeois

Begründung:

Die Bekämpfung von Lärm und der Schutz der Bevölkerung geniessen einen hohen Stellenwert. Der Fokus im Kanton Zürich liegt dabei beim Flug- und Strassenverkehr. Der Flugverkehr wird minutiös erfasst und überwacht, raumplanerische Massnahmen abgeleitet und Lärmgebühren erhoben. Im Strassenverkehr werden lärmmotivierte Geschwindigkeitsreduktionen durchgesetzt, Lärmschutzwände errichtet, Flüsterbeläge eingebaut und über Lärmblytzer diskutiert. Von dieser Lärmsensibilität wird der Schienenverkehr dank dem sogenannten «Schienenbonus» grosszügig ausgeklammert. Doch auch der schienengebundene öffentliche Verkehr und insbesondere der Güterverkehr und Rangierbahnhöfe verursachen Lärm, dies im Gegensatz zum Flugverkehr und dem Güterverkehr auf der Strasse rund um die Uhr. In den öffentlich zugänglichen Kataster (GIS Kanton Zürich) wird der Strassen- und der Fluglärm in gesonderten Karten abgebildet und von der Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion auf gesonderten Websites informativ bewirtschaftet. Beim Bahnverkehr wird auf die SBB und die Lärmschutzverordnung (LSV) verwiesen. Dabei kommt der erwähnte Schienenbonus mit einer Pegelkorrektur zwischen 5-15 dB (Anhang 4, Ziff. 33 LSV) zugunsten des Schienenverkehrs zum Zug. Dies führt dazu, dass der Immissionsgrenzwert- und Schallschutzbereich bei Bahninfrastrukturen im Vergleich zum Flug- und Strassenverkehr massiv verkleinert dargestellt werden, was weder dem objektiven Empfinden noch der realen Lärmbelastungen entspricht. Für die betroffenen Anwohner ist nicht nachvollziehbar, weshalb innerhalb der Abgrenzungslinie des Flughafens Beschränkungen gelten und in Bereichen mit objektiv gemessenem höherem Bahnlärm, insbesondere des besonders lärmigen nächtlichen Güterverkehrs, diese nicht zur Anwendung kommen. Auch die Schienentransportunternehmen sollen u.a. mit Massnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Als Grundlage dient die transparente Darstellung der gegenüber den anderen Verkehrsträgern gleichwertig erfassten und aufbereiten Immisionsbereiche.