

Sitzung vom 4. Dezember 2019

1147. Postulat (Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Erhebung und Darstellung der Lärmbelastung)

Die Kantonsräte Christian Lucek, Dänikon, Josef Wiederkehr, Dietikon, und Marc Bourgeois, Zürich, haben am 30. September 2019 folgendes Postulat eingereicht:

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

1. Die Immissionen der Verkehrsträger werden mit den gleichen Massstäben/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.

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 lärmotivierte Geschwindigkeitsreduktionen durchgesetzt, Lärmschutzwände errichtet, Flüsterbeläge eingebaut und über Lärmblitzer 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 Immissionsbereiche.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Christian Lucek, Dänikon, Josef Wiederkehr, Dietikon, und Marc Bourgeois, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Massnahmen 1–3 und 5:

Für die Erhebung der Lärmimmissionen der Verkehrsträger sind im Kanton Zürich grundsätzlich die jeweiligen Anlagehalter zuständig. Für die Kantonsstrassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur sind dies die Fachstelle Lärmschutz des Kantons, für die übrigen Strassen die Gemeinden. Für den Bahnlärm sind die Bahngesellschaften und für den Fluglärm die Flughäfen zuständig. Das Verfahren für die Erhebung der verschiedenen Lärmarten ist bundesrechtlich und für die Kantone verbindlich in der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) geregelt. Die Kantone haben keine Kompetenz, um abweichende Vorschriften zur Lärmermittlung zu erlassen.

Die Vollzugsbehörden für die verschiedenen Lärmarten (Strassenlärm: Kanton und Gemeinden; Bahnlärm: Bundesamt für Verkehr; Fluglärm: Bundesamt für Zivilluftfahrt) sind gehalten, die ermittelten Lärmimmissionen in einem öffentlich zugänglichen Kataster festzuhalten. Das Bundesamt für Umwelt kann Empfehlungen für eine vergleichbare

Erfassung und Darstellung der Daten erlassen. Dies ist jedoch bisher nicht erfolgt. Der heutige Zustand ist unbefriedigend. Der Regierungsrat ist zudem daran interessiert, dass die verschiedenen Lärmarten in einem einheitlichen Geoinformationssystem erfasst und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Zuständigkeit für die notwendigen Anpassungen der LSV liegt beim Bund. Der Regierungsrat wird sich im Rahmen der nächsten Revision für entsprechende Änderungen einsetzen.

Das Regelwerk zum Lärmschutz wird gegenwärtig in Erfüllung des Postulats 15.3840 «Nationaler Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» (Bericht des Bundesrates vom 28. Juni 2017) einer detaillierten Überprüfung durch das Bundesamt für Umwelt unterzogen. Dazu gehört auch der weitere Umgang mit dem «Schienenlärmbonus». Dieser ist seinerzeit aufgrund von sozioakustischen Studien eingeführt worden, wonach Bahnlärm bei gleicher physikalischer Intensität als deutlich weniger störend wahrgenommen werde als Strassenlärm. Neuere Studien stützen diesen Befund jedoch nicht. In Deutschland ist der Schienenbonus aus diesem Grund wieder abgeschafft worden.

Zu Massnahme 4:

Die Voraussetzungen für die Signalisierung von Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Strassen sind in Art. 108 der Signalisationsverordnung (SR 741.21) abschliessend geregelt. So kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts herabgesetzt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte der LSV überschritten sind und die Massnahme verhältnismässig ist. Vor der Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten ist zwingend durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen wie lärmarme Beläge oder verkehrsberuhigende Massnahmen vorzuziehen sind. Weiter sind Vorschriften zu lärmarterer Bereifung von Fahrzeugen eine Möglichkeit, die Lärmbelastung durch den Strassenverkehr generell zu verringern. Die verschiedenen Lärmquellen sind dabei selbstverständlich einzubeziehen. In den Gutachten sind auch die Auswirkungen auf die Netzhierarchie bezüglich Verkehrsverlagerungen sowie auf den öffentlichen Verkehr, wie z. B. Zeitverluste bei Bussen und Trams mit herabgesetztem Tempo, und sich daraus ergebende Investitions- und Betriebskosten zu untersuchen.

Die Anordnung von Temporeduktionen kann zudem auf dem Rechtsweg angefochten und die Verhältnismässigkeit der Massnahme einer gerichtlichen Überprüfung zugeführt werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 316/2019 abzulehnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli