

Sitzung vom 10. Juli 1996

**2183. Anfrage (Naturschutz beim Lärmschutz)**

Kantonsrat Daniel Schloeth, Zürich, hat am 6. Mai 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die Lärmschutzverordnung verlangt von den Bahnen eine Sanierung ihrer Linien bis zum Jahr 2002. Ebenso muss der Kanton Lärmschutzmassnahmen an den Kantons- und Nationalstrassen ergreifen. Lärmschutzmassnahmen - insbesondere der Bau von Lärmschutzwänden - kommen offensichtlich mancherorts in den Konflikt mit Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutz.

Die Ränder an den verschiedenen Bahnlinien zeichnen sich durch eine hohe Strukturvielfalt auf kleinem Raum aus. Entsprechend hat hier eine grosse Zahl von Tier- und Pflanzenarten ihren Lebensraum; darunter sind auch viele seltene und gefährdete Arten. In der verarmten und zerstückelten Landschaft unseres Kantons kommt den Bahnbiotopen eine wichtige Funktion als Artreservoir und Vernetzungselemente zu. Im Siedlungsraum sorgen Bahnlinien für biologische Durchlässigkeit.

Die oft dringend benötigten Lärmschutzwände bewirken eine unerwünschte Beschattung der Bahnbiotope und wirken als Verbreitungsbarrieren. Dies führt zur zusätzlichen Gefährdung gewisser Tier- und Pflanzenarten und kann möglicherweise ihr lokales Aussterben bewirken.

Der Regierungsrat wird gebeten, in diesem Spannungsfeld von Lärmschutz und Naturschutz folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Kilometer müssen die Bahnen an ihren Linien im Kanton Zürich lärmtechnisch sanieren? Wie viele Kilometer muss der Kanton Zürich an Strassen sanieren?
2. In welchem Ausmass sind davon inventarisierte Objekte des Natur-, Landschafts- und Heimatschutzes betroffen? Wie beurteilt die Fachstelle Naturschutz generell die Auswirkungen von Lärmschutzwänden auf die Artenvielfalt an Bahnlinien und Strassen?
3. Ist die kantonale Verwaltung bereit, zusammen mit den SBB eine Arbeitsgruppe zu bilden, die für den Konflikt zwischen Lärmschutz einerseits und Natur-, Landschafts- und Heimatschutz andererseits möglichst frühzeitig Lösungen sucht und zwar nicht nur bei inventarisierten Objekten? Was hat der Kanton gegenüber den Bahnen für Möglichkeiten, natur- und landschaftsverträgliche Lärmschutzmassnahmen durchzusetzen?
4. Was sieht der Regierungsrat für Möglichkeiten auf kantonaler oder nationaler Ebene, die SBB analog den Bauern für ihre Naturschutzleistungen zu entgelten, damit sie ihre Pflege- und Gestaltungsmaßnahmen entlang den Bahnlinien nicht zunehmend nur noch nach bahnbetrieblichen Sicherheitsaspekten ausrichten, sondern auch Naturschutzanliegen optimal integrieren?
5. Was unternimmt der Kanton selber auf Strassen von überkommunaler Bedeutung für einen natur- und landschaftsverträglichen Lärmschutz? Besteht hier eine Arbeitsgruppe Tiefbauamt/Fachstelle Naturschutz, die die Projekte frühzeitig beurteilt? Wie setzt sich der Regierungsrat für die Bekämpfung des Lärms auch an der Quelle ein?
6. Lärmschutzwände zeichnen sich im allgemeinen durch eine grosse Hässlichkeit aus. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, zusammen mit anderen Kantonen, dem Bund, den Bahnen und Strassenbauunternehmen ökologisch und landschaftsverträglichere Lärmschutzwände zu entwickeln, zum Beispiel über die Ausschreibung eines entsprechenden nationalen oder zumindest kantonalen Wettbewerbs?
7. Warum wurde im Reptilienobjekt Nr. 1 von Wangen-Brüttsellen (Teilobjekt 1.2) die neue 300 m lange Lärmschutzwand auf dem grossen Bahndamm nicht so gestaltet, dass sie für Reptilien passierbar ist? Wird dies noch nachgeholt? Sind der Verwaltung weitere Fälle bekannt, wo Naturschutzanliegen nicht beachtet werden oder beachtet wurden?

Wie werden die Lärmschutzmassnahmen an der Strecke Andelfingen-Flurlingen der N4 auf die Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes abgestimmt (vgl. insb. BNL-Gebiete, Reptilienobjekte, Oerlinger Ried)?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniel Schloeth, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG) am 1. April 1987 in Kraft getretene Lärmschutzverordnung (LSV) soll Menschen vor schädlichem und lästigem Lärm schützen. Bei den Massnahmen, die zu treffen sind, gelten folgende Prioritäten:

1. Planerische Massnahmen (Nutzungs- und Richtplanung, Verkehrsplanung)
2. Massnahmen an der Quelle (z.B. technische Massnahmen am Fahrzeug)
3. Massnahmen im Ausbreitungsbereich (z.B. Lärmschutzwände, Wälle)
4. Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (z.B. Schallschutzfenster)

In den Strassensanierungsprogrammen des Kantons Zürich ist in erster Linie der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen. In überbauten Gebieten kommen Lärmschutzwände in der Regel aus orts- und städtebaulichen sowie aus wohngygienischen (Beschattung) und verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht in Frage. In nicht überbauten Gebieten und damit auch in Naturschutzgebieten müssen keine Lärmschutzmassnahmen an Strassen getroffen werden. Ein Konflikt zwischen Lärmschutzmassnahmen und Naturschutz ist dort daher in der Regel ausgeschlossen. Soweit sich der Bau einer Lärmschutzwand im Bereich von Naturschutzgebieten als notwendig erweist, wird auf Objekte des Natur- und Landschaftsschutzes gebührend Rücksicht genommen.

Mit Ausnahme des Einbaus lärmarmen Strassenbeläge hat der Kanton nur sehr beschränkte Möglichkeiten, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen. Für Massnahmen an der Quelle, wie zum Beispiel Emissionsbegrenzungen bei Motorfahrzeugen, ist hauptsächlich der Bund zuständig

An den ca. 1600 km Staatsstrassen im Kanton Zürich werden lediglich vereinzelt Lärmschutzwände erstellt, die jeweils nur etwa 100 m lang sind. Einzig in der Gemeinde Adliswil sind in einem grösseren Ausmass Lärmschutzwände vorgesehen. Gemäss einer 1993 durchgeführten Kostenschätzung ist daher nur ein kleiner Teil der insgesamt für die Strassenlärmsanierung errechneten 210 Millionen Franken für Lärmschutzwände vorgesehen, und zwar ca. 14 Millionen Franken für Wände an Staatsstrassen und ca. 27 Millionen Franken für Wände an Nationalstrassen. Zurzeit sind keine konkreten Lärmsanierungsprojekte mit Lärmschutzwänden an Staatsstrassen in Planung. An Nationalstrassen muss mit etwa 30 Sanierungsprojekten mit je etwa 300 m langen Lärmschutzwänden gerechnet werden.

Aufgrund des von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erstellten Immissionskatasters werden im Kanton Zürich auf ca. 75 km entlang der Bahn die Immissionsgrenzwerte überschritten. Wegen des hohen Anteils an steinigem Material und der oft guten Besonnung ergeben sich bei Bahnböschungen ideale Voraussetzungen für Pflanzen und Tiere nährstoffarmer und trockener Lebensräume. So sind denn auch viele Bahnböschungen zu Sekundärlebensräumen für z.T. sehr seltene Arten geworden. Durch den Bau von Lärmschutzwänden können Lebensräume von Pflanzen und Tieren tangiert werden. Die Beschattung durch Lärmschutzwände kann zum Rückgang wärmeliebender Arten führen. Zudem kann die Vernetzungsfunktion sowohl quer zur wie längs der Bahnlinie unterbunden werden. Gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 sind die SBB als Bundesbetrieb verpflichtet, Naturschutzanliegen zu berücksichtigen. Eigene Bauten sind entsprechend zu gestalten und zu unterhalten, d.h., die SBB müssen den Naturschutzanliegen ohne Entschädigungszahlungen nachkommen (Selbstbindung des Gemeinwesens). Eine analoge Bestimmung sieht das Planungs- und Baugesetz für den Kanton als Bauherrn vor (§ 204).

Lärmsanierungsprojekte entlang den SBB-Strecken werden analog zu anderen Eisenbahnprojekten durchgeführt. Dabei haben sowohl Behörden (Kanton, Gemeinden) als auch Anwohner die Möglichkeit, sich zu äussern und Anträge zu formulieren. Die SBB nehmen

mit dem Kanton Zürich und den Gemeinden schon in frühen Projektphasen Kontakt auf, um allfällige, hauptsächlich ortsspezifische Probleme, insbesondere auch den Schutz von Flora und Fauna, zu diskutieren. Als Basis wird eine Konfliktkarte erstellt, in der u.a. auch Naturschutzgebiete eingetragen werden. Zudem werden die Aspekte Orts- und Raumplanung sowie der Ökologie bei der Beurteilung von Lärmschutzbauten berücksichtigt. Die projektbezogene Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden mit den SBB ist gut. Die Bildung einer ständigen Arbeitsgruppe ist deshalb nicht nötig.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Tiefbauamtes und der Fachstelle Naturschutz, befasst sich u.a. mit Fragen der Grünpflege an Strassen. Bei der Projektierung und beim Bau von Lärmschutzanlagen (Wände, Wälle) wirkt diese Arbeitsgruppe beratend mit. Auch bei der rund 300 m langen Lärmschutzwand auf dem Bahndamm in Wangen-Brüttisellen wurden die Anliegen des Naturschutzes gebührend berücksichtigt. Die Umweltschutzkommission der Gemeinde Wangen-Brüttisellen hat im Februar 1995 dem Vorschlag des Reptilienforums Zürich zugestimmt und beschlossen, die Lärmschutzwand durchlässig zu gestalten. In der Zwischenzeit sind alle vier Meter Durchschlüpfe erstellt und weitere Massnahmen zum Schutze der Reptilien getroffen worden.

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) hat den an der Nationalstrasse N4, Strecke Andelfingen-Flurlingen, vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen am 23. September 1994 zugestimmt. Gegen das in den betroffenen Gemeinden öffentlich aufgelegte Projekt gingen keine Einsprachen ein. Das Projekt nimmt auf Objekte des Natur- und Landschaftsschutzes gebührend Rücksicht. Mit der Gestaltung und Einpassung der Lärmschutzwände in die Landschaft wurde eigens ein Architekt beauftragt.

Es trifft zu, dass die in früheren Jahren erstellten Lärmschutzwände in ästhetischer Hinsicht nicht immer zu genügen vermochten. Aufgrund der gemachten Erfahrungen werden heute jedoch ästhetisch anspruchsvollere Lärmschutzwände aus verschiedensten Materialien projektiert und erstellt, welche sich gut in die bauliche und landschaftliche Umgebung einordnen. Es besteht daher kein Grund, gemeinsam mit dem Bund oder mit anderen Kantonen «ökologische und landschaftsverträgliche Lärmschutzwände» zu entwickeln.

Abschliessend ist festzuhalten, dass den Anliegen des Naturschutzes insbesondere beim Neubau von Strassen grösste Beachtung geschenkt wird. So wurden zum Beispiel beim Bau des Nationalstrassenabschnitts N4.2.9, Anschluss N1/N4-Fluggart, nebst zahlreichen anderen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen verschiedene Vorkehrungen für Reptilien getroffen: An zahlreichen Böschungsabschnitten wurden durch den Bau von Steinlinsen (= keilförmige Steinpackungen, die im Boden versenkt werden) und Steinhaufen Reptilienlebensräume und Vernetzungskorridore geschaffen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi