

## **8. Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Erhebung und Darstellung der Lärmbelastung**

Postulat Christian Lucek (SVP, Dänikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich) vom 30. September 2019  
KR-Nr. 316/2019, RRB-Nr. 1147/4.12.2019 (Stellungnahme)

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 4. Dezember 2019 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Nun, von den stillen Wassern zu den lauten Schienen. Ich danke dem Regierungsrat für die Stellungnahme und insbesondere die darin enthaltene Anerkennung des Problems. Statt das einfach zur Kenntnis zu nehmen, sind wir entschieden der Ansicht, dass sich der Regierungsrat beim Bund proaktiv für die Beseitigung der Missstände bei der Lärmbemessung einsetzen muss, und werden daher das Postulat zur Überweisung empfehlen.

Lärm ist Lärm und Lärm macht krank; das hört man auch in diesem Rat immer wieder. Es gibt kein guter oder schlechter Lärm. Es ist doch stark störend und einfach nicht nachvollziehbar, weshalb real existierender und messbarer Lärm ungleich ausgewiesen wird und daher Verkehrsträger unterschiedlich behandelt werden. Während beim Strassen- und Luftverkehr exakte Messungen und restriktive Massnahmen zur Lärmreduktion vorgenommen werden, geniesst der Schienenverkehr bei der Darstellung der Emissionsgrenzwerte eine Pegelkorrektur von 5 bis 15 Dezibel, den so genannten Schienenbonus. Diese Sonderbehandlung des Schienenverkehrs, basierend auf veralteten sozioakustischen Studien, wonach Bahnverkehr besser toleriert werde als anderer Verkehrslärm, führt zu irreführenden Darstellungen in den entsprechenden Planungsinstrumenten. Das Vorgaukeln des guten Bahnlärms ist falsch und für die Direktbetroffenen nicht nachvollziehbar. Besonders betroffen sind Siedlungsgebiete entlang von Bahnhöfen, Abstellanlagen oder grossen Güterrangieranlagen. Im Unterschied zum Flughafen, kennt die Bahn keine Nachtflug- oder Nachtfahrsperrre, im Gegenteil, der Trend geht zum Ausbau des Nachtnetzes und europäischer Nachtzugverbindungen – bis zum Polarkreis, wie wir von Felix Hoesch gesehen haben (*er hat kürzlich eine Reise auf den Social Media bildlich dokumentiert*). Erzeugt ein Flugzeug im Umfeld des Start- und Zielortes in einem klar ausgewiesenen und begrenzten Gebiet Emissionen, ist es unterwegs kaum noch wahrnehmbar. Im Vergleich dazu donnert ein Fernzug zwischen zwei europäischen Metropolen durch unzählige Dörfer und Städte mit insgesamt wesentlich mehr Lärmbetroffenen.

Beim Postulat geht es nicht darum, Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, sondern darum, dass die Emissionen transparent und den Tatsachen entsprechend ausgewiesen werden und sowohl ehrliche wie auch faire Planungsgrundlagen bestehen. Wie der Regierungsrat sind wir daher der Ansicht, dass die Lärmschutzverordnung dahingehend überarbeitet werden muss. Wir sind aber der Meinung,

dass der Kanton Zürich als besonders dicht besiedelter und betroffener Kanton nicht einfach abwarten, sondern eine aktive Rolle in diesem Prozess einnehmen soll, und wir erwarten daher ein proaktives Vorgehen beim Bund. Aus diesem Grund wird die SVP das Postulat überweisen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Der Lärm in unseren Städten und Agglomerationen beschäftigt uns alle; er wird oft als störend empfunden. Das betrifft uns alle unabhängig der politischen Ausrichtung. Die neusten Urteile zur Verhinderung von Überbauungen sind ein klarer Hinweis, dass das Thema aktuell sehr, sehr wichtig ist. Aber Sie wissen ja auch, dass diese Urteile nicht aufgrund von Bahnlärm gesprochen wurden. Trotzdem, auch uns ist das Thema wichtig, doch ist der Weg dieses Postulats der falsche Weg. Denn, erstens – von der Flughöhe hatten wir es vorhin schon – waren wir vorhin vielleicht zu tief, jetzt sind wir ganz sicher auf der falschen Flugebene, weil es ein Bundesthema ist, wie die Antwort der Baudirektion deutlich aufzeigt. Zweitens ist Lärm etwas sehr Subjektives. Darum gibt es verschiedene Studien zu dem Schienenbonus und zum Eisenbahnlärm. Für mein persönliches Lärmempfinden ist der Schienenverkehr tatsächlich deutlich weniger störend. Ich habe lange genug an der Tramstrasse hier in der Nähe und direkt am Bahnhof Oerlikon gewohnt und kann das darum sehr gut für mich persönlich einschätzen. Drittens braucht es das Postulat im Zürcher Kantonsrat nicht, da unsere Regierung bereits in diese Richtung arbeitet und beim Bund das Thema auch sehr intensiv bewirtschaftet wird. Darum erhält das Postulat von uns, von der SP, keine Stimme, und ich hoffe, dass es so heute versenkt wird. Herzlichen Dank

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Wir haben eigentlich von Christian Lucek schon fast alles gehört. Der Regierungsrat hat bestätigt, dass die Situation heute, die gemessen wird, unbefriedigend ist, dass es keinen guten und keinen schlechten Lärm gibt, unabhängig vom Verkehrsmittel. Seine Antwort ist dann, wir machen trotzdem nichts, es läuft ja schon etwas. Ja, es läuft schon etwas, aber in welche Richtung das geht und ob das dann auch wirklich so zum Abschluss kommt, das ist noch komplett offen in Bern. Es ist deshalb durchaus sachgerecht, dass der Kantonsrat von Zürich hier klar nach Bern signalisiert, dass wir diese Ungleichbehandlung nicht wollen, dass Lärm eben Lärm ist, dass wir in Bern eine Lösung wollen, die jeden Lärm gleichbehandelt. Man kann hier schon durch empirische Evidenz ausschweifen, wie Herr Hoesch vorhin. Ich habe auch schon an Strassen mit Trams gewohnt oder mit Bussen oder was auch immer. Was man dann subjektiv als lauter empfindet und was nicht, ist dann eine ganz andere Frage. Die Lärmschutzverordnung ist in dieser Beziehung, auch in anderen Punkten, problematisch, weil nämlich nicht der Spitzenlärm gemessen wird, der zum Erwachen führt, sondern weil der verstrichene Lärm über die Zeit gemessen wird. Und da hat ja eigentlich der Schienenlärm schon einen grossen Vorteil. Man muss ihm nicht noch mehr Vorteile geben, indem man eben guten von schlechtem Lärm unterscheidet. Deshalb bleibt die FDP dabei und unterstützt dieses Postulat. Besten Dank.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Über drei von fünf Forderungen dieses Postulats müssen wir gar nicht sprechen, weil der Kanton und damit der Kantonsrat dazu nichts zu sagen hat. Ich spreche vom Schienenlärmbonus, der national vorgegeben ist. Auch ein vierter Punkt beschäftigt sich mit diesem Bonus: Die Vertreter und Vertreterinnen des Kantons Zürich sollen sich in nationalen Gremien für dessen Abschaffung einsetzen. Wir Grünliberalen sind der Meinung, dass technische Lärmberechnungen eine fachliche Basis haben und nicht verpolitisiert werden sollen. Wir halten also die Vorgabe nicht für sinnvoll, auch wenn es zurzeit danach aussieht, als ob der Schienenlärmbonus bald abgeschafft werden könnte – und zwar richtigerweise auf fachlicher Basis. Bleibt noch die letzte Forderung des Postulats, dass bei Lärmassnahmen wie Temporeduktionen namentlich auch der Schienenverkehr einbezogen werden soll. Das scheint uns absolut richtig, es sollen selbstverständlich im Einzelfall alle relevanten Lärmquellen betrachtet werden. Genauso richtig ist es, dass das heute tatsächlich schon so gemacht wird. So bleibt von den fünf Forderungen keine mehr übrig, die einer näheren Betrachtung bedürfte. Im Differenzler (*Jass-Disziplin*) würde man sagen: Angesagt fünf Punkte, gemacht Null, Differenz fünf. Die Grünliberalen überweisen das Postulat nicht.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Wie haben es schon gehört: Verkehrslärm schadet der Gesundheit, er kann zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen und er verursacht schweizweit mehrere Milliarden Franken Gesundheitskosten.

Wie wir dem Postulat entnehmen können, hat es der Eisenbahnlärm den Bürglichen jetzt ganz besonders angetan. Fünf Massnahmen werden mit dem Postulat gefordert. Sie betreffen die Erhebung und die Darstellung der Emissionen, einen neuen statistischen Index analog des ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*), die Einflussnahme des Regierungsrats beim Bund und die Berücksichtigung von Trams bei Massnahmen zur Reduktion des Strassenlärms. Massnahmen zur effektiven Reduktion des Schienenlärms werden aber keine gefordert. Stattdessen verstecken sich dahinter Scheinmassnahmen, mit welchen der Schienenverkehr benachteiligt werden soll. Unter anderem soll ein sogenannter Schienenbonus abgeschafft werden. Gemeint ist damit ein Korrekturwert, mit welchem bei den Berechnungen von Eisenbahnlärm die empfundene Lästigkeit berücksichtigt wird. Dieser wurde eingeführt, weil bei verschiedenen Studien in den 80er-Jahren festgestellt wurde, dass der Eisenbahnlärm vom Menschen als weniger lästig empfunden wird als andere Arten von Verkehrslärm. Heute sind sich die Fachleute uneins, ob der Schienenbonus noch sinnvoll ist. Es gibt zahlreiche neuere Studien, die ihn stützen und es gibt ebenso zahlreiche Studien, die dagegensprechen. Vermutlich wäre differenzierte Anwendung und eine Anpassung an die heutige Realität, so wie sie beim ZFI vorgenommen wurde, sinnvoller.

Wie der Lärm in der Schweiz gemessen, berechnet und beurteilt wird, und welche Korrekturfaktoren berücksichtigt werden müssen, ist auf Bundesebene in der Lärmschutzverordnung geregelt. Und wie allgemein bekannt sein sollte, gilt Bun-

desrecht auch im Kanton Zürich. Wir können uns da nicht einfach darüber hinwegsetzen, auch wenn wir wollten. Wichtiger als irgendwelche Korrekturwerte abzuschaffen oder einen neuen Index analog dem ZFI zu entwickeln, wäre das, was die Postulanten eben aus unbekanntem Gründen nicht forderten: Wirkliche Massnahmen zur Reduktion des Lärms.

Das Bundesamt für Verkehr war da schon etwas zielführender unterwegs und hat in den Jahren zwischen 2000 und 2016 das schweizerische Rollmaterial vollständig sanieren lassen. Und seit zwei Jahren sind auch ausländische laute Güterwagen in der Schweiz verboten. Als Erfolgskontrolle wurde der Eisenbahnlärm systematisch gemessen. Das Ergebnis: Güterzüge sind heute rund zehn Dezibel leiser als zu Beginn der Messung. Für die Detailversessenen unter Ihnen versuche ich das jetzt ganz präzise zu übersetzen: Güterzüge werden heute nur noch halb so laut wahrgenommen wie vor 20 Jahren. Beim Eisenbahnlärm wurde also bereits viel Lärm reduziert. Gemäss der Weltgesundheitsorganisation, WHO, hat die Belästigung durch den Eisenbahnlärm in den urbanen Gebieten des Kantons alleine in den fünf Jahren von 2012 bis 2017 um fast 40 Prozent abgenommen. Jeder zwölfte ist dort von lautem Bahnlärm betroffen. Falls Sie sich jetzt fragen, wie das beim Strassenlärm aussieht: Sehr viel schlechter. Zwei Drittel aller Einwohner in den urbanen Gebieten im Kanton sind von übermässigem Strassenlärm betroffen. Und von 2012 bis 2017 hat die Belästigung sogar noch ein wenig zugenommen.

In der Begründung fordern die Postulanten Reduktionen des Eisenbahnlärms an der Quelle. Beim Strassenlärm oder beim Fluglärm sind es aber gerade Sie, die sich mit Händen und Füßen gegen wirksame Lärmreduktionen an der Quelle wehren. Hier zeigt sich ihre Klientelpolitik ganz deutlich. Für uns Grüne ist klar: Der Verkehrslärm aller Verkehrsträger muss wirkungsvoll reduziert werden. Und zwar rasch. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Wir stören uns nur am Lärm der Fahrzeuge und Flugzeuge, in denen wir nicht selber sitzen, Lärm und weitere Emissionen verursachen jedoch alle. Die Emissionen aller Verkehrsträger sollen erfasst und überwacht, und zum Schutz der Bevölkerung sollen Lärmschutzmassnahmen getroffen werden. Lärm ist Lärm, egal von welchem Verkehrsträger dieser verursacht wird. Wir wollen die Emissionen aller Verkehrsträger mit den gleichen Methoden messen, damit vergleichbare Resultate vorliegen. Nur mit korrekten und vergleichbaren Zahlen können pro Verkehrsträger die effektivsten Massnahmen getroffen werden. Der Regierungsrat soll sich dafür einsetzen, dass das Bundesamt für Umwelt schnell eine Empfehlung für eine vergleichbare Erfassung und Darstellung der Daten erlässt. Fahrzeuge, Flugzeuge sollen nicht langsamer werden, sondern leiser, sicherer und umweltfreundlicher.

Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat

*Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal:* Erlauben sie mir, dass ich zwei Sachen noch nachschiebe. Wenn ich es richtig verstanden habe, hat Herr Hoesch tatsächlich gesagt, dass sein subjektives Empfinden so ist, dass Bahnlärm

tatsächlich weniger laut ist. Das ist schon sehr überraschend, weil, der Lärm ist schlichtweg messbar. Ich sage Ihnen, für Leute, die an Bahnstrecken oder an Güterrangieranlagen wohnen, die werden das doch eher als zynisch betrachten. Sie werden das Postulat jetzt nicht überweisen, so wie ich die Stimmungslage hier im Rat einschätze. Aber führen Sie sich doch einfach vor Augen: Wenn Sie im kantonalen GIS-Browser (*Geoinformationssystem*), die Emissionsgrenzwerte anschauen, mehr als zwei, wie es sich ausgestaltet entlang von Bahnstrecken, dann stellen Sie fest, dass der Perimeter praktisch aufs Trasseee begrenzt ist. Das kommt aufgrund des erwähnten Schienenbonus; tatsächlich ist der Emissionswert viel breiter. Das führt absurderweise dazu – das ist noch hochaktuell –, dass Sie an Bahnstrecken problemlos bauen können, während wir jetzt gerade wieder in der Stadt Zürich erleben, wie Bauprojekt – auch für günstige Wohnungen – verunmöglicht werden, weil der Emissionsschutzgrad von der Strasse nicht eingehalten wird. Aber die Projekte an der Bahn sind tatsächlich in einem lauterem Perimeter. Da stimmt doch einfach etwas nicht. Das ist das Anliegen dieses Postulats, dass man diese Fehler korrigiert. Ich bitte, das in Erinnerung zu behalten.

*Pierre Dalcher (SVP, Schlieren)*: Als Limmattaler, wohnhaft in Schlieren, kann ich hier als Betroffener doch ziemlich klar Auskunft geben. Ich danke den Worten vorhin von Christian Lucek. Es ist leider so, dass wir bis vier Meter an die Bahnlinie bauen können. Für mich ist das sogar ideal, weil, es ist im Prinzip sogar eine Lärmbarriere, aber für die direkt Betroffenen ist das nicht so lässig. Was aber auch immer wieder sehr stark vergessen wird: Ich bin seit ungefähr 17 oder 18 Jahren im Komitee «Gateway: so nicht» engagiert. Wir haben in dieser Zeit verhindert, dass die Terminals (*für den Schienen-Güterverkehr*) noch weiter ausgebaut wurden. Und wir verzögern sie jetzt wieder, da noch weiter ausgebaut wird, weil, diese Terminals würden nämlich dann die Container, auch in der Nacht, umladen, um diese dann weiter zu verteilen in der ganzen Schweiz. Ihr müsst euch einfach vorstellen, wenn ich vor eurem Schlafzimmerfenster bin und mit zwei Metallteilen immer alle Minuten einfach mal klopfen würde. So tönt es um den Rangierbahnhof, wie man mir erzählt hat. Es ist sogar einmal so weit gegangen, dass ein Kollege von mir, mir meine Wohnung, meine schlichte Wohnung abkaufen wollte, und mir sein 2,5 Millionen-Wohnhaus in Oetwil am Hang schenken wollte, nur wegen des Lärms. Das kann man sich einfach nur dann vorstellen, wenn man das mal erlebt hat. Darum danke ich Christian Lucek für diesen Vorstoss. Einfach deshalb, dass man nur schon mal sensibilisiert wird, dass man klarstellen kann. Wir bitten nur um die Gleichbehandlung von Eisenbahnlärm, Fluglärm und Strassenlärm. Danke vielmals.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos)*: Geschätzter Felix Hoesch, ich lade dich zum Frühstück ein, du kannst wählen wann in den nächsten zwei Wochen: am liebsten am Morgen so gegen fünf Uhr. Dann kommst du in die Forch zu mir, ich wohne jetzt noch etwa sechs Meter von der Forchbahn entfernt. Ich wohne bald, wenn es nach der Regierungsrätin Carmen Walker Späh und den VBZ-Baronen (*Verkehrsbetriebe Zürich*) geht, welche die Forchbahn führen, drei

Meter von der Forchbahn entfernt. Da kommst du mal schauen, wie das tut. Und dann sprichst du nicht mehr so hier drin.

Ich danke Christian Lucek. Und wir haben uns nicht abgesprochen für diesen Vorstoss. Und alle auf der linken Ratsseite, welche uns jetzt heute mit ideologischen Vorstössen berieselt haben, die sollten sich angesichts des Votums, das Pierre Dalcher gerade vorhin gehalten hat, die Sache überlegen, bevor sie hier auf den Nein-Knopf drücken. Das ist nur noch – nur noch – Ideologie, was hier von linker Seite kommt.

*Regierungsrat Martin Neukom:* In diesem Postulat geht es um die Abschaffung des Schienenlärmbonus. Dieser wurde vor einigen Jahren, vor vielen Jahren, einmal eingeführt. Als man eine Studie gemacht hat, zeigte es sich, dass offensichtlich der Schienenlärm von den Leuten als weniger störend empfunden wurde als anderer Lärm. Nach heutigem Kenntnisstand muss man sagen: Man kann das eigentlich nicht mehr aufrechterhalten. Es gibt keinen Unterschied. Was man hingegen sagen kann, Lärm hat eine sehr stark subjektive Bedeutung. Ein Motorradfan wird sich logischerweise weniger am Motorradlärm stören und jemand, der sehr häufig den ÖV benützt, stört sich vermutlich etwas weniger an quietschenden Trams und diejenigen, die Auto fahren etwas weniger am Strassenverkehr. Trotzdem wird Lärm im Allgemeinen als störend empfunden, vor allem chronischer Lärm. Das zeigen die Studien ganz eindeutig: Chronischer Lärm kann krankmachen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen.

Nun, die Überprüfung dieses Schienenlärmbonus – und das haben wir in der Antwort des Postulats bereits geschrieben – muss auf Bundesebene geschehen, weil es auf Bundesebene abschliessend geregelt ist. Da können Sie auch dieses Postulat überweisen; das wird keinen Unterschied machen.

Zu Herrn Lucek, grundsätzlich freut es mich sehr, dass Sie sich mit dem Thema «Lärm» auseinandersetzen. Was mich etwas weniger freut, ist, dass Sie jetzt nur den Schienenlärm betrachten, denn wir haben grundsätzlich eine grosse Lärmproblematik. Die Mehrheit der lärm betroffenen Menschen ist vom Lärm des motorisierten Individualverkehrs (MIV) betroffen; das ist leider nun mal so. Der MIV ist nach wie vor die grösste Lärmquelle. Selbst wenn jetzt der Schienenlärmbonus abgeschafft würde, bleibt national der motorisierte Individualverkehr immer noch die Lärmquelle Nummer 1. Leider ist es uns politisch bis jetzt nicht gelungen, effektive Massnahmen zu ergreifen, um hier den Lärm zu reduzieren; da bin ich ganz bei Florian Meier. Selbst wenn man den Schienenlärmbonus abschafft, ist noch keinem einzigen Lärm betroffenen geholfen. Letztendlich helfen nur Massnahmen, und zwar Massnahmen an der Quelle. Ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 82 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 316/2019 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

