

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 15. September 2010

1535. Schriftliche Anfrage von C. Rutherford und sieben Mitunterzeichnenden betreffend Güterzuglärm an der Furttallinie. Am 23. Juni 2010 reichten Gemeinderätin Catherine Rutherford (AL) und sieben Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2010/278, ein:

Während für den Flughafen eine Nachtruhe und eine An- und Abflugsperrung für mehrere Stunden gilt, werden Anwohnerinnen und Anwohner in Affoltern und Seebach immer wieder durch den Nachtlärm von Güterzügen empfindlich gestört. Seit Anfang 2010 haben diese Störungen erheblich zugenommen, da die SBB die Nord-Süd-Güter- und Dienstzüge zwischen 1 und 5 Uhr früh in den Nächten von Sonntag/Montag bis Donnerstag/Freitag wegen der Nachtarbeiten an der Durchmesserlinie über die Furttallinie umleiten. Diese Zusatzbelastung soll gemäss Angaben der SBB bis im Jahr 2016 andauern. Dazu kommt, dass das Rollmaterial, das für internationale Gütertransporte eingesetzt wird, nach Angaben des BAFU «zum lautesten im Bahnbereich überhaupt» gehört.

Güterzuglärm ist nicht einfach Schicksal. Im Februar 2010 hat sich die Thurgauer Regierung mit einem Forderungskatalog an den Bundesrat gegen den Güterverkehrslärm entlang der Seelinie zur Wehr gesetzt. Sie fordert u.a. einen höheren Bonus für lärmsanierte Güterwagen, eine schnellere Sanierung des Rollmaterials und mehr Einsatz auf internationaler Ebene, damit das europäische Rollmaterial saniert wird.

Ich bitte den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist dem Stadtrat das hier geschilderte Lärmproblem im Zusammenhang mit dem Bau der Durchmesserlinie bekannt? Sind bei ihm entsprechende Klagen eingegangen?
2. Für Lastwagen gilt landesweit ein Nachtfahrverbot zwischen 22 und 5 Uhr sowie am Sonntag. Desgleichen bestehen nächtliche An- und Abflugverbote im Flugverkehr, die auch für Gütertransporte gelten. Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, eine entsprechende Nachtruhe sei aus Gründen der Gleichbehandlung und im Interesse der betroffenen Bevölkerung auch im Güterverkehr mit der Bahn angezeigt?
3. Werden der Stadtrat resp. die zuständigen Ämter über die baulichen Dispositionen der SBB im Zusammenhang mit der Nachtarbeit informiert resp. angehört? Wer erteilt die Bewilligungen für die Nachtarbeit resp. kann entsprechende Auflagen verfügen?
4. Haben der Stadtrat resp. die zuständigen Ämter sich für entsprechende Einschränkungen stark gemacht resp., soweit die Zuständigkeit der Stadt gegeben ist, Auflagen verfügt? Wenn nein: warum nicht?
5. Ist der Stadtrat bereit, sich bei der SBB und beim BAV dafür einzusetzen, dass nächtliche Gütertransporte auf der Schiene nur in ausgewiesenermassen dringlichen Fällen zugelassen werden?
6. Ist der Stadtrat bereit, sich wie die Thurgauer Regierung beim Bund dafür einzusetzen, dass Durchfahrtsrechte von internationalen Güterzügen an die Einhaltung minimaler Lärm-Emissionen resp. lärmarmes Rollmaterial geknüpft werden? Wenn nein: warum nicht?
7. Ist der Stadtrat bereit, sich zur Durchsetzung eines Nachtfahrverbots und der Lärmsanierung des Rollmaterials mit anderen interessierten Gemeinwesen zu einer Lärm-Allianz zusammenzuschliessen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Weder bei der Fachgruppe Lärmbekämpfung der Stadtpolizei noch bei der Fachstelle Lärmschutz des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) sind Klagen von

Bewohnerinnen oder Bewohnern von Affoltern oder Seebach wegen nächtlichem Bahnverkehr eingegangen.

Zu den Fragen 2 und 5: Selbstverständlich hat der Stadtrat Verständnis für das Nachtruhebedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner der Furttallinie und anderer Eisenbahnlinien. Er bedauert die damit verbundenen Belastungen und teilt grundsätzlich die Auffassung, dass alle Lärmbetroffenen gleich zu behandeln sind.

Gleichzeitig sieht er sich konfrontiert mit dem Umstand, dass ein Nachtfahrverbot für den Schienengüterverkehr mit grösster Wahrscheinlichkeit die Verlagerung der entsprechenden Gütertransporte auf die Strasse zur Folge hätte. Durch die hohe Auslastung der Schienekapazitäten tagsüber durch den Personenverkehr sind die dem Güterverkehr zur Verfügung stehenden Kapazitäten sehr beschränkt. Die Transportunternehmen würden auf die Strasse ausweichen und die entsprechenden Fahrten tagsüber durchführen.

Eine Verlagerung von nächtlichem Schienengüterverkehr auf die Strasse und den Tagesbetrieb würde dem erklärten verkehrspolitischen Ziel, den Strassengüterverkehr zu reduzieren und auf die Bahn zu verlagern, diametral zuwiderlaufen. Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen sowohl der schweizerischen als auch der europäischen Verkehrspolitik. Das Schweizer Stimmvolk hat in mehreren Abstimmungen den klaren Willen geäussert, den (alpenquerenden) Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Eine einseitige schweizerische Rechtsnorm zur Beschränkung des Schienengüterverkehrs auf die Tageszeit stünde klar im Widerspruch zu Sinn und Geist des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse. In diesem Abkommen haben die Vertragsparteien im Strassengüterverkehr bewusst eine Sonderordnung geschaffen und im Schienengüterverkehr ebenso bewusst darauf verzichtet.

Aus diesem Grund ist der Stadtrat nicht bereit, sich für ein grundsätzliches Nachtfahrverbot im Schienengüterverkehr (Frage 2) bzw. für eine Zulassung von Gütertransporten auf der Schiene nur in ausgewiesenermassen dringlichen Fällen (Frage 5) einzusetzen. Selbstverständlich wird er sich im Rahmen seiner Möglichkeiten aber weiterhin dafür einsetzen, dass die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner der Eisenbahnlinien auf Zürcher Stadtgebiet so weit als möglich gewahrt wird.

Zu Frage 3: Die Fachgruppe Lärmbekämpfung der Stadtpolizei, zuständig für Baustellenlärm und unter anderem Bewilligungsbehörde für Nachtarbeiten, wird durch die SBB regelmässig mit Kopien ihrer aktuellen Informationsschreiben an Anwohnende sowie mit so genannten Immissionsprognosen für die Bauarbeiten im Abschnitt Bahnhof Löwenstrasse über die anstehenden Bauarbeiten informiert. Zudem präsentieren die SBB weiteren Dienstabteilungen im Rahmen der Umweltbaubegleitung alle sechs Monate den aktuellen Umweltstandbericht.

Bei Eisenbahnprojekten hat die städtische Fachgruppe aber keine Kompetenzen, Auflagen zu Nacht- und Sonntagsarbeiten oder zum Einsatz von lärmintensiven Baugeräten zu verfügen, da laut Art. 18 Abs. 3 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) mit der Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt werden bzw. nach Art. 18 Abs. 4 EBG neben der Plangenehmigung durch den Bund keine kantonalen oder kommunalen Bewilligungen und Pläne erforderlich sind.

Zu Frage 4: Die städtischen Fachstellen (Fachgruppe Lärmbekämpfung der Stadtpolizei sowie Fachstelle Lärmschutz und Umweltschutzfachstelle des UGZ) haben sich in ihren Stellungnahmen zu Bauarbeiten im Rahmen von Eisenbahnprojekten immer wieder dafür eingesetzt, dass über die Bestimmungen der eidgenössischen Baulärmrichtlinie hinaus auch die einschlägigen Vorschriften der städtischen Lärmschutzverordnung und der kantonalen Baulärmverordnung eingehalten werden. Dies betraf insbesondere das Einhalten der ent-

sprechenden Ruhezeitvorschriften. Diese Anliegen wurden von den SBB regelmässig mit Verweis auf die betreffenden eisenbahngesetzlichen Bestimmungen abgewiesen (siehe Antwort zu Frage 3).

Zu Frage 6: Die Thurgauer Regierung forderte in ihrem Schreiben von diesem Frühjahr

- Die rasche Einführung eines wirksamen Lärmbonus für lärmsanierte Güterwagen
- Die forcierte Lärmsanierung des Rollmaterials
- Eine verstärkte Thematisierung der Rollmaterialsanierung im gemischten Ausschuss des Landverkehrsabkommens gegenüber Staaten mit (zu) lautem Rollmaterial.

Gemäss Art. 20a der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) haben Netzbenutzerinnen für Güterverkehrsfahrten von Fahrzeugen, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremsklötze verfügen, auf Gesuch hin Anspruch auf einen Lärmbonus von 1 Rappen pro Achskilometer (für Fahrten des Personenverkehrs sind es 0,5 Rappen pro Achskilometer). Die Wirkung dieses finanziellen Anreizes, lärmarmes Rollmaterial einzusetzen, ist allerdings insbesondere bei internationalen Gütertransporten über lange Distanzen beschränkt.

Die SBB haben bis heute ihr Rollmaterial weitgehend saniert. Laut Angaben des BAV waren per 30. Juni 2010 97,3 Prozent der Reisezugwagen (Normalspur) und 90,6 Prozent der Güterwagen saniert, ausstehend ist noch die Sanierung von 27 Reisezug- und 605 Güterwagen. Auch für die privaten Güterwagen, die in der Schweiz immatrikuliert sind, ist die Lärmsanierung in die Wege geleitet, leider aber noch nicht sehr weit fortgeschritten: Von 3379 Wagen sind erst 247 (7,3 Prozent) saniert. Sorgen bereiten überdies die grenzüberschreitenden Güterverkehrstransporte, denn viele ausländische Güterwagen sind noch nicht lärmsaniert. Der Bund versucht hier zwar in internationalen Verhandlungen Einfluss zu nehmen, seine Möglichkeiten sind allerdings beschränkt. Die SBB selber engagieren sich europaweit in der Öffentlichkeitsarbeit zugunsten leiser Güterwagen. Auch Dank dieser Bemühungen wird in Europa die Problematik thematisiert, und Anreize zur Umrüstung der lauten Güterwagen mit leisen Bremssystemen werden geplant.

Aufgrund der beschriebenen Ausgangslage kann sich der Zürcher Stadtrat den Forderungen des Kantons Thurgau sehr gut anschliessen. Er hat dies indirekt bereits getan: Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), in welche der Schweizerische Städteverband, dem auch die Stadt Zürich angehört, einbezogen ist, hat die Thurgauer Forderungen in einem eigenen, aber inhaltlich gleich lautenden Schreiben an den Bundesrat wiederholt. Gemäss der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 20. Mai 2010 beantwortete Bundesrat Moritz Leuenberger die Thurgauer Forderungen im Wesentlichen wie folgt: Er zieht ein bedeutend verstärktes Anreizsystem bei den Preisen für die Trasseenbenutzung in Erwägung, verbunden mit einem allfälligen Lärmbonus oder -malus. Betreffend zusätzlicher, d. h. über die im Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen hinausgehenden Massnahmen zur Lärmsanierung habe er das BAV beauftragt, bis Ende dieses Jahres eine Vernehmlassungsvorlage auszuarbeiten.

Der Stadtrat von Zürich trägt die erwähnten Forderungen nicht nur mit, sondern er wird diese sowie generell das Anliegen der Verminderung der Lärmbelastung weiterhin bei allen sich bietenden Gelegenheiten einbringen. Insbesondere wird er sich auch in Zukunft im Rahmen von Stellungnahmen zu Vorlagen des Bundes – so auch zu dem von Bundesrat Leuenberger angekündigten Vorschlag für ein verstärktes Anreizsystem – entsprechend dezidiert zu Wort melden.

Zu Frage 7: Der in der Schriftlichen Anfrage vorgeschlagene Zusammenschluss interessierter Gemeinwesen zu einer «Lärmallianz» ist – unter anderem Namen und mit einer allgemeineren Zielsetzung – bereits 1997 erfolgt. Unter dem Namen Cercle Bruit Schweiz haben sich die kantonalen Lärmschutzfachleute sowie die Lärmschutzexpertinnen und -experten grösserer Städte und des Fürstentums Liechtenstein zu einem Verein zusammengeschlossen.

Vereinszwecke sind:

- Förderung der Lärmbekämpfung in der Schweiz
- Vertretung der Interessen der Lärmschutzfachleute von öffentlichen Ämtern
- Pflege der Kontakte und Austausch von Erfahrungen und Kenntnissen unter Mitgliedern und weiteren im Lärmschutz engagierten Personen
- Förderung der Koordination und der fachlichen Kompetenz

Die Stadt Zürich engagiert sich seit seiner Gründung im Cercle Bruit und ist seit 2003 Vollmitglied.

Ende Januar 2010 haben die Städte Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich – als Erstunterzeichnerinnen – überdies mit der «Charta für nachhaltige städtische Mobilität» gemeinsame verkehrspolitische Grundsätze verabschiedet. Der Güterverkehr wird darin zwar nicht ausdrücklich thematisiert. Mit der Charta wurde indessen eine weitere Plattform geschaffen, die auch Raum für Anliegen im Bereich des Güterverkehrs bietet. Der Stadtrat sieht angesichts dieser bereits bestehenden Mitgliedschaften momentan keinen Bedarf für eine neu zu schaffende «Lärmallianz».

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy