



Beschluss des Stadtrats

vom 7. Juni 2023

GR Nr. 2023/133

Nr. 1632/2023

Schriftliche Anfrage von Derek Richter und Stephan Iten betreffend Anpassung der Lärmgrenzwerte, gesundheitliche Risiken durch den nächtlichen Tram- und Bahnlärm, weitere Emissionen durch den schienenbasierten Verkehr, Ausweitung der Nachtruhe auf den Schienengüterverkehr und Gefahrguttransporte auf der Schiene durch das Gebiet der Stadt

Am 15. März 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Derek Richter und Stephan Iten (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/133, ein:

Lärm ist ein Wahrnehmungsbefinden und dabei zeigen wissenschaftliche Erkenntnisse (siehe Schriftliche Anfrage 2022/576) auf, dass die Gesundheit darunter leidet. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung schlägt deshalb eine Anpassung der Lärmgrenzwerte vor. In diesem Zusammenhang ist nicht einzusehen, weshalb der motorisierte Individualverkehr und der Flugverkehr als quasi einzige Lärmquelle tendenziös betitelt werden, während andere Verkehrsträger kaum betrachtet werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sind dem Stadtrat die gesundheitlichen Risiken durch nächtlichen Tram- und vor allem Bahnlärm bekannt und wenn ja, was schliesst er daraus?
2. Welche weiteren Emissionen werden durch schienenbasierten Verkehr verursacht?
3. Schweren Nutzfahrzeugen ist die Fahrt zwischen 5:00 und 22:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nur mit kostenpflichtiger Ausnahmegestattung gestattet (z.B. Lebensmitteltransporte). Kann sich der Stadtrat im Sinne einer Gleichstellung und zum Schutz der Bevölkerung vorstellen, die Verlängerung der Nachtruhe auf die von der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung empfohlenen Stunden (22 - 7 Uhr) auch für den Schienengüterverkehr zu fordern?
4. Wäre der Stadtrat bereit, sich bei der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung im Sinne einer Schadensminimierung für eine Höchstgeschwindigkeit für den Schienengüterverkehr auf Tempo 30 während oben genannten Zeiten einzusetzen?
5. Wie viele Gefahrguttransporte gem. RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) werden jährlich im Schnitt auf der Schiene über das Gebiet der Stadt Zürich durchgeführt? Ist der Stadtrat bereit, sich bei der Betreiberin dafür einzusetzen, dass diese über weniger dicht besiedeltes Gebiet geführt werden?
6. Welche Massnahmen sind von Seiten Stadt Zürich in Kraft, um Unfälle/Katastrophen auf dem Schienennetz wie z.B. in Affoltern (8. März 1994) oder East Palestine Ohio/USA (3. Februar 2023) zu verhindern und/oder Schaden zu minimieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung empfiehlt in ihrem Bericht für alle drei Verkehrslärmarten (Flug-, Eisenbahn- und Strassenverkehr) aufgrund der schädlichen Wirkung tiefere Grenzwerte. Es ist zu beachten, dass die Lärmbelastung dieser Verkehrsträger gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) nach den Anhängen 3 (Strassenverkehrslärm), 4 (Eisenbahnlärm) und 5 (Lärm ziviler Flugplätze) einzeln zu ermitteln und zu beurteilen ist. Der



2/5

vorliegend besonders interessierende schienengebundene Verkehr weist bei der lärmrechtlichen Beurteilung des Tramverkehrs Besonderheiten auf. Der Tramlärm wird bei Mischtrasse zusammen mit dem Strassenlärm nach Anhang 3 LSV beurteilt. Das betrifft den grössten Teil des Stadtzürcher Tramnetzes. Ein lärmrechtliches Eigentrassee liegt vor, wenn es von den anderen Verkehrsteilnehmenden nicht überfahren werden kann. Das betrifft einen vergleichsweise kleinen Teil des Stadtzürcher Tramnetzes (beispielsweise Dübendorf-, Aargauer- und Irchelstrasse). In diesen Fällen wird der Tramlärm nach Anhang 4 LSV als Eisenbahnlärm und damit unabhängig vom Strassenlärm beurteilt.

Sind die massgebenden Grenzwerte überschritten, so sind basierend auf den Prinzipien des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz [USG], SR 814.01) und der LSV in erster Priorität Massnahmen an der Quelle zu prüfen und bei Verhältnismässigkeit umzusetzen. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg sind in zweiter Priorität und Massnahmen am Immissionsort in dritter Priorität vorzunehmen (Einbau von Schallschutzfenstern). Für den Flug- wie auch für den Eisenbahnverkehr liegt die Vollzugshoheit beim Bund. Die Bahnbetreiber stehen als Eigentümer in der Pflicht, bei übermässigen Immissionen Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen. Die Stadt verfügt damit nur über einen eng begrenzten Handlungsspielraum, um die Entwicklungen von Flug- und Eisenbahnlärm auf ihrem Stadtgebiet zu beeinflussen und die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen dieser Verkehrsarten zu schützen.

Beim Strassenlärm ist die Stadt für alle Strassen auf Stadtgebiet zuständig (delegiert vom Kanton) und sie steht als Strasseneigentümerin direkt in der Pflicht, bei überschrittenen Grenzwerten Massnahmen zu prüfen und bei Verhältnismässigkeit umzusetzen. Die Stadt kümmert sich, gestützt auf die Lärmschutzstrategie (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1133/2020), umfassend um Lärmschutz und setzt Schwerpunkte bei den Lärmthemen mit der höchsten Betroffenheit, namentlich dem Strassenlärm. Sie setzt in erster Linie auf die Lärmbekämpfung an der Quelle.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Sind dem Stadtrat die gesundheitlichen Risiken durch nächtlichen Tram- und vor allem Bahnlärm bekannt und wenn ja, was schliesst er daraus?

Mit Verweis auf die Antwort zu Frage 1 der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2022/576 kann wiederholt werden, dass dem Stadtrat die gesundheitlichen Risiken von übermässiger Verkehrslärmbelastung bekannt sind und ihm der Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm ein zentrales Anliegen ist.

Dem Stadtrat ist insbesondere auch die Belastung durch den schienengebundenen Verkehrslärm bekannt. Im Einzelvergleich (Einzeldurchfahrt) ist ein Zug oder auch ein Tram bei gleich gefahrener Geschwindigkeit in der Regel deutlich lauter als ein einzelnes Motorfahrzeug. Gesamthaft betrachtet ist der Tramlärm, wie auch der Lärm des öffentlichen Verkehrs insgesamt, im Vergleich zum Lärm des motorisierten Individualverkehrs (MIV) jedoch meist von untergeordneter Bedeutung. Wenn es besonders viel Tramverkehr und besonders wenig MIV hat,



3/5

oder wenn der Lärm des MIV (inklusive öffentlicher Busverkehr) durch Geschwindigkeitsreduktionen und lärmarmen Belägen gesenkt wird, kann der Tramlärm massgeblich an die Gesamtlärmemissionen beitragen.

Die erhöhte Transportleistung von schienengebundenen Fahrzeugen im Güter- als auch im öffentlichen Personenverkehr und die damit geringere Anzahl benötigter Fahrzeuge sowie der elektrische Antrieb führen aber insgesamt zu geringeren Umweltwirkungen im Vergleich zum übrigen motorisierten Verkehr mit meist noch herkömmlichen Antriebssystemen wie Verbrennungsmotoren. Die Stadt versucht, wo immer möglich, leise Fahrzeuge einzusetzen. Zudem soll der öffentliche Verkehr bis 2030 weitgehend elektrifiziert fahren (vgl. E-Bus-Strategie, Trolleybus-Strategie). Aktuell ist der Ersatz der älteren Fahrzeuge «Tram 2000» durch die neuen Fahrzeuge «Flexity Zürich» im Gang.

Wie eingangs erläutert, steht der Bund für Massnahmen gegen übermässigen Eisenbahnlärm in der Vollzugsverantwortung. Zuständig für die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen sind die Bahnbetreibenden, auf Stadtgebiet insbesondere SBB, SZU und VBZ, soweit die Trams über ein nicht überfahrbares Eigentrassee verfügen. Die Sanierungsfrist für Eisenbahnlärm ist am 31. März 2015 abgelaufen. Die Lärmsanierung der SBB gilt schweiz- als auch europaweit als grosser Erfolg, insbesondere bezüglich Lärmsanierung an der Quelle. So sind z. B. sämtliche Personen- und Güterwagen lärmsaniert. Mehr Informationen dazu finden sich beispielsweise auf der Webseite der SBB unter dem Stichwort Lärmschutz oder auf der Webseite des Bundesamts für Verkehr unter dem Stichwort Lärmsanierung. Die an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg getroffenen Massnahmen haben dazu geführt, dass heute in der Stadt Zürich nur noch wenige Personen in Gebäuden leben, die übermässigem Eisenbahnlärm ausgesetzt sind. Die maximal zulässigen Immissionspegel sind bei diesen Liegenschaften rechtskräftig verfügt und die baulichen Massnahmen an den betroffenen Immissionsorten sind ausgeführt (Schallschutzfenstereinbau). Die Lärmbelastung durch Eisenbahnlärm für den Tag und die Nacht ist im Geoportal des Bundes unter map.geo.admin.ch veröffentlicht. Die Stadt nimmt ihre Interessen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und insbesondere von Plangenehmigungsverfahren infolge wesentlicher Änderungen an Bahnanlagen wahr und wägt dabei die Aspekte des Gesundheitsschutzes sorgfältig gegenüber anderen Interessen ab.

Tramverkehr auf Mischtrasse ist im Gegensatz zum Bahnverkehr zusammen mit dem übrigen Strassenverkehr als Strassenlärm zu beurteilen. Für die Prüfung und die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen ist, wie eingangs erläutert, die Stadt zuständig. Die Frist für die Strassenlärmsanierung ist am 31. März 2018 abgelaufen. Die Strassenlärmsanierung ist heute eine Daueraufgabe der Strasseneigentümer. In der Stadt Zürich werden im Rahmen von Strassenlärmsanierungsprogrammen und konkreten Strassenbauprojekten laufend Massnahmen umgesetzt, gestützt auf die Stadtratsbeschlüsse zur 3. Etappe Strassenlärmsanierung (Geschwindigkeitsplan, STRB Nr. 1217/2021) und zum Einbau lärmarmen Beläge (STRB Nr. 334/2022). Dabei ist zu beachten, dass der Lärm der Trams stark geschwindigkeitsabhängig ist. Die Immissionen sind bei hohen Geschwindigkeiten grösser als beim übrigen motorisierten Verkehr. Gleichzeitig sind schnelle Verbindungen für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wichtig. Bei der Festlegung von Geschwindigkeiten für den Tramverkehr ist eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung und Interessenabwägung notwendig und wird bei Projekten der Stadt



4/5

praktiziert, so z. B. bei den laufenden Abklärungen für unabhängige Bahnkörper bei der Umsetzung der 3. Etappe Strassenlärmsanierung.

Frage 2

Welche weiteren Emissionen werden durch schienenbasierten Verkehr verursacht?

Weitere Emissionen des schienenbasierten Verkehrs sind Erschütterungen und Körperschallimmissionen, die unter Umständen erheblich störend sein können. Die Zuständigkeit für die Beurteilung und die Prüfung von Massnahmen liegt auch hier bei den entsprechenden Betreibern. Bei Änderungen am Tramnetz werden die verhältnismässigen Massnahmen gegen Erschütterungen und Körperschall durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) geplant und getroffen.

Brems-, Schienen-, Rad- und Fahrleitungsabrieb aus dem Bahnverkehr führen zudem zu Emissionen von Feinstaub. Es handelt sich dabei um nicht-motorische Emissionen. Gemäss Berechnungen aus dem Emissionskataster Luft des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) stammten 2020 rund elf Prozent der gesamten städtischen Feinstaub-Emissionen (PM10 und PM2.5) aus dem Schienenverkehr. Hinzu kommen motorische Emissionen von Güter- und Rangierlokomotiven. Diese Emissionen sind gemäss Bundesamt für Umwelt von untergeordneter Bedeutung. Im Unterschied zum Strassenverkehr und Flugverkehr verursacht der Schienenverkehr insgesamt nur geringe Emissionen weiterer Luftschadstoffe und Treibhausgase.

Frage 3

Schweren Nutzfahrzeugen ist die Fahrt zwischen 5:00 und 22:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nur mit kostenpflichtiger Ausnahmegewilligung gestattet (z.B. Lebensmitteltransporte). Kann sich der Stadtrat im Sinne einer Gleichstellung und zum Schutz der Bevölkerung vorstellen, die Verlängerung der Nachtruhe auf die von der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung empfohlenen Stunden (22–7 Uhr) auch für den Schienengüterverkehr zu fordern?

Das Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen wurde im Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR 0.740.72) verbindlich geregelt. Auch der Schienenverkehr wird in diesem Abkommen geregelt, ein Nachtfahrverbot ist dabei nicht vorgesehen. Der Stadtrat erachtet es nicht als opportun, beim Bund vorstellig zu werden, um das Landesverkehrsabkommen mit der EU zu ändern.

Frage 4

Wäre der Stadtrat bereit, sich bei der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung im Sinne einer Schadensminimierung für eine Höchstgeschwindigkeit für den Schienengüterverkehr auf Tempo 30 während oben genannten Zeiten einzusetzen?

Die Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung hat keine Zuständigkeit bezüglich der Festsetzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit für Güterzüge. Gemäss Art. 76 Abs. 2 der Eidg. Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, SR 742.141.1) legt das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) die generellen Höchstgeschwindigkeiten insbesondere aufgrund von Neigung, Anlagen und Fahrzeugen fest. Wie



5/5

eingangs und in der Antwort auf Frage 1 erläutert, nimmt die Stadt ihre Interessen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und insbesondere in Plangenehmigungsverfahren infolge wesentlicher Änderungen an Bahnanlagen wahr und wägt dabei die Aspekte des Gesundheitsschutzes sorgfältig gegenüber anderen Interessen ab.

Frage 5

Wie viele Gefahrguttransporte gem. RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) werden jährlich im Schnitt auf der Schiene über das Gebiet der Stadt Zürich durchgeführt? Ist der Stadtrat bereit, sich bei der Betreiberin dafür einzusetzen, dass diese über weniger dicht besiedeltes Gebiet geführt werden?

Der Stadt liegen keine Angaben zur Anzahl der jährlichen Gefahrguttransporte auf der Schiene auf Stadtgebiet vor. Die Anlagenbetreibenden stehen für Massnahmen zum Katastrophenschutz nach Art. 10 USG in der Pflicht. Gemäss Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung [StFV], SR 814.012) werden die Risiken auf dem Schienennetz alle fünf Jahre abgeschätzt, letztmals erfolgt im 2020. Wie eingangs und in der Antwort auf Frage 1 erläutert, nimmt die Stadt ihre Interessen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und insbesondere von Plangenehmigungsverfahren infolge wesentlicher Änderungen an Bahnanlagen wahr und wägt dabei die Aspekte des Gesundheits- und Katastrophenschutzes sorgfältig gegenüber anderen Interessen ab.

Frage 6

Welche Massnahmen sind von Seiten Stadt Zürich in Kraft, um Unfälle/Katastrophen auf dem Schienennetz wie z.B. in Affoltern (8. März 1994) oder East Palestine Ohio/USA (3. Februar 2023) zu verhindern und/oder Schaden zu minimieren?

Die Stadt überprüft alle fünf Jahre ihre Gefährdungs- und Risikoanalyse, letztmals im 2022. Dabei werden Gefährdungen identifiziert und bewertet, die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Lebensgrundlagen haben. Eine dieser Gefährdungen ist der «Gefahrgutunfall Schiene», zu der ein «Taktisches Einsatzkonzept» erarbeitet wurde. Das Konzept beinhaltet Überlegungen zur Bewältigung eines solchen Gefahrgutunfalls und identifiziert Massnahmen. Es dient den verschiedenen beteiligten Dienstabteilungen (z. B. Schutz & Rettung, Stadtpolizei) bei Stabs- und Stabsrahmenübungen.

Mit dieser Vorsorge- und Einsatzplanung, der regelmässigen Wartung des Rollmaterials durch die Transportunternehmen (mehrheitlich SBB) sowie der Wartung des Schienennetzes kann das Risiko stark reduziert werden.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti