

Einstellungen und Präferenzen der Schweizer Bevölkerung im Bereich Lärm und Lärmbekämpfung

Report**Author(s):**

Gomm, Sarah; [Quoß, Franziska](#) ; Wäger, Patricia; [Wehri, Stefan](#) ; Linder, Jan; Maissen, Patricia; Pahls, Hanna; [Bernauer, Thomas](#) 

Publication date:

2024

Permanent link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000660973>

Rights / license:

[In Copyright - Non-Commercial Use Permitted](#)



Schweizer Umweltpanel

Einstellungen und Präferenzen der Schweizer Bevölkerung im
Bereich Lärm und Lärmbekämpfung

Befragungszeitraum: Mai 2023 - August 2023

In Zusammenarbeit mit:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Umwelt BAFU

Projektverantwortung

Thomas Bernauer ist Professor für Politikwissenschaft an der ETH Zürich. Er und seine Gruppe sind am Center for Comparative and International Studies (CIS), einer gemeinsamen Einrichtung der ETH Zürich und der Universität Zürich, sowie am Institut für Wissenschaft, Technologie und Politik (ISTP) der ETH Zürich angesiedelt.

Projektteam

International Political Economy and Environmental Politics

Sarah Gomm, Franziska Quoß, Clara Brügge, Thomas Bernauer

Decision Science Laboratory

Patricia Wäger, Stefan Wehrli

Hilfsassistierende

Jan Linder, Patricia Maissen, Hanna Pahls, Elea Seidlmann

Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autor:innen dieses Berichts verantwortlich.

Zitierungsvorschlag

Gomm, Sarah; Quoß, Franziska; Wäger, Patricia; Wehrli, Stefan; Linder, Jan; Maissen, Patricia; Pahls, Hanna; Bernauer, Thomas (2024); Einstellungen und Präferenzen der Schweizer Bevölkerung im Bereich Lärm und Lärmbekämpfung; ETH Zürich.

DOI: 10.3929/ethz-b-000660973

Kontakt: sep@ethz.ch

Inhaltsverzeichnis

Kurzbericht	3
Wichtigste Erkenntnisse	3
Lärmbelästigung durch Strassenverkehrslärm am höchsten	4
Motorräder und getunte Autos als besonders störende Lärmquelle	6
Wer fühlt sich am meisten von Lärm gestört?	7
Mehr Lärmschutzmassnahmen im Strassenverkehr werden begrüsst	9
Werden Lärmblitzer zur Regulierung des Verkehrslärms gutgeheissen?	11
Was ist das Schweizer Umweltpanel?	13
Appendix	14
Über das Schweizer Umweltpanel	14
Methodik	14
Die Befragung im Überblick	16
Darstellung der Verteilungen im gesamten Sample	19
Darstellung der Antwort-Verteilungen nach Subgruppen	62
Analyse von Zusammenhängen	82
Welle 10: Fragen zu Lärm aus der vorherigen Erhebung	91

Kurzbericht

Ungefähr eine Millionen in der Schweiz lebende Personen sind von Lärmbelästigung oder schädlicher Lärmbelastung betroffen. Grund dafür ist insbesondere der Strassenverkehrslärm, aber auch Eisenbahnlärm oder Fluglärm am Wohnort. Während mit gängigen technischen Verfahren gemessene und geschätzte Belastungswerte ein objektives Bild der räumlichen und zeitlichen Lärmverteilung in der Schweiz geben, spielt auch die empfundene Lärmbelästigung eine wichtige Rolle. Denn sie beeinflusst gemäss neueren Studien einerseits das Wohlbefinden und die Gesundheit von Menschen ebenso stark wie die objektiv messbare Belastung. Und andererseits hat sie Auswirkungen darauf, welche Lärmschutzmassnahmen bestimmte Bevölkerungskreise von der Politik einfordern. Dem entsprechend stellt sich die Frage, wo die Bevölkerung der Schweiz die grössten Probleme bei der Lärmbelästigung sieht.

Inwiefern nimmt sie Lärm im Alltag als Belästigung wahr und durch welche Quellen wird eine Lärmbelästigung hauptsächlich ausgelöst? Welche Bevölkerungsgruppen fühlen sich besonders von Lärm belästigt? Und welche Lärmschutzmassnahmen werden befürwortet oder abgelehnt? Antworten auf diese Fragen liefert Welle 11 des Schweizer Umweltpanels, welche sich schwerpunktmässig dem Thema Lärm widmete. Die wichtigsten Erkenntnisse finden Sie in diesem Kurzbericht. Detailliertere Informationen zur elften Erhebungswelle sind im Appendix verfügbar.

Wichtigste Erkenntnisse

Lärmbelästigung ist, neben der physikalisch messbaren Lärmbelastung, der wichtigste Indikator dafür, wann bzw. bei welchen Quellen in der Schweiz der Bedarf für Massnahmen gegen Lärm am grössten ist. Die vorliegende Studie zeigt, dass Strassenlärm diejenige Quelle ist, von der sich am meisten Menschen belästigt fühlen. Nur ein Drittel fühlt sich davon nicht gestört. Dabei bezieht sich die Belästigung zumeist auf Situationen ausserhalb der eigenen Wohnung, weshalb der Einbau von Schallschutzfenstern hier keine Minderung verspricht. Als besonders störend werden Autoposers und Motorräder wahrgenommen.

Das Ausmass der Lärmbelästigung hängt sowohl von akustischen als auch nicht-akustischen Faktoren ab. Zentral sind neben der physikalisch messbaren Belastung vor allem das Umweltbewusstsein. Soziodemographische Faktoren wie Bildung, Einkommen und Alter haben dagegen keinen signifikanten Effekt auf die Lärmbelästigung.

Die Studie zeigt, dass Massnahmen zum Schutz vor Lärm erwünscht sind, insbesondere von Personen mit hoher Lärmbelästigung. Die Hälfte der Befragten hält die gegenwärtigen Massnahmen gegen Strassenverkehrslärm für unzureichend.

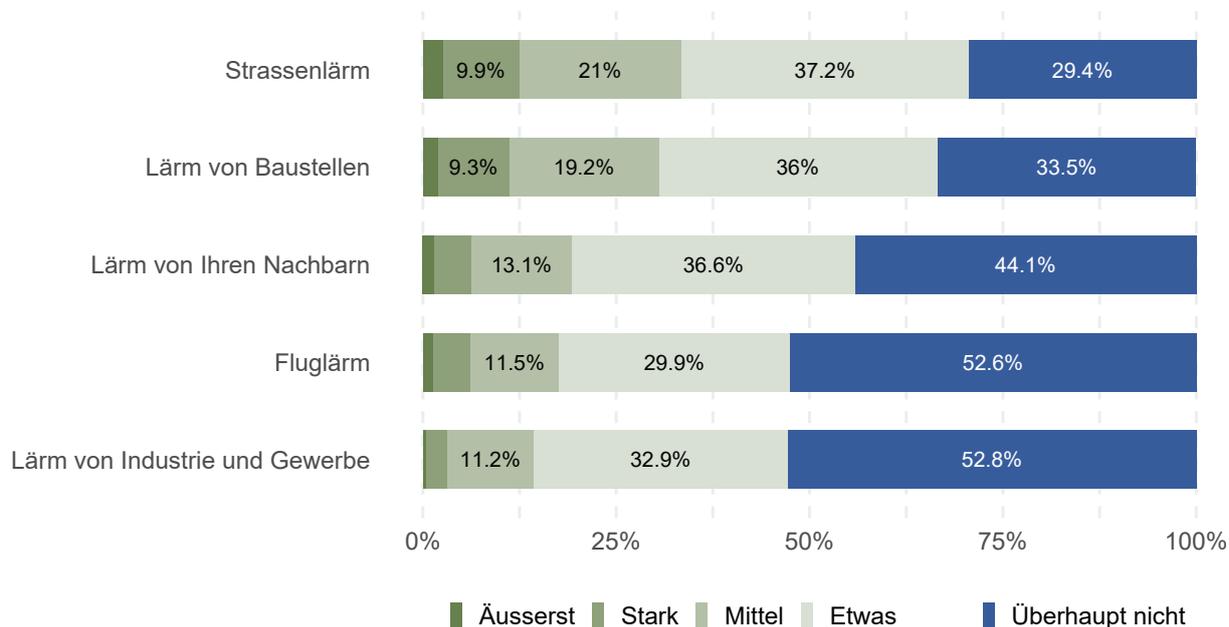
Als Ausgangspunkt für Massnahmen zum Schutz gegen Lärm kann die Einschätzung der betroffenen Bevölkerung dienen. Alle in der Studie genannten Massnahmen erhalten eine höhere Zustimmung als Ablehnung. Jedoch ist die Zustimmung zu Massnahmen, die mit Verboten in Verbindung stehen, naheliegenderweise geringer. Bei Letzteren sind die politische Orientierung und das Umweltbewusstsein die zentralen Einflussfaktoren. Die Befragten befürworten Lärmschutzmassnahmen unabhängig davon, ob sie in der eigenen Wohngemeinde, dem Kanton oder der gesamten Schweiz eingeführt werden sollen. Insbesondere die Einführung von sogenannten "Lärmblitzern" wird von 60% der Befragten gutgeheissen.

Lärmbelästigung durch Strassenverkehrslärm am höchsten

Unsere Erhebung zeigt, dass die höchste wahrgenommene Lärmbelästigung im Alltag von Strassenlärm ausgeht. Insgesamt fühlt sich nur ein Drittel der Befragten nie davon gestört oder belästigt, während Strassenlärm für jede achte Person sehr störend ist (Abbildung 1). Diese Zahlen sind ähnlich zur in Deutschland erhobenen Strassenlärmelastung. Die Lärmbelästigung durch Industrie und Gewerbe ist dagegen sogar etwas höher als vergleichbare Daten aus dem Nachbarland (68% in der Schweiz, 50% in Deutschland).¹

¹Studie zu Lärmbelästigung: [Umweltbundesamt 2022](#)

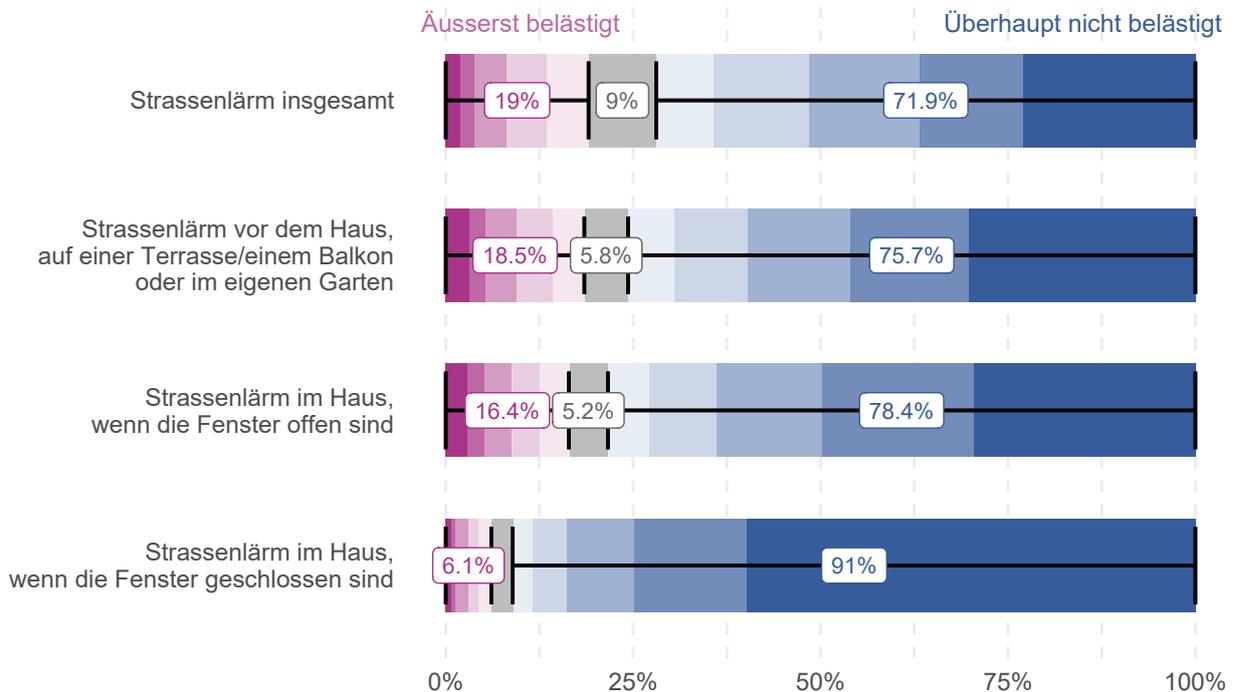
Abbildung 1: Die fünf belästigendsten Lärmquellen



Fragetext: «Wenn Sie an die letzten 12 Monate bei Ihnen denken, wie stark haben Sie sich durch ... insgesamt gestört oder belästigt gefühlt?»
Es werden nur die fünf meistgewählten Antworten angezeigt, abgesehen von «Andere Lärmarten». Die folgenden Lärmquellen wurden ebenfalls abgefragt, aber seltener als belästigend bezeichnet: «Schiesslärm», «Lärm von Gastronomie, Bars, Nachtleben etc.», «Lärm von Wärmepumpen» sowie «Eisenbahnlärm». Die Anzahl Befragter variiert je nach Unterfrage zwischen 4619 und 4621.

Konkret fühlen sich Leute von Strassenlärm insbesondere am Wohnort im unmittelbaren Aussenbereich ihrer Wohnung, also z.B. auf einem Balkon oder einer Terrasse oder im Garten belästigt. Bei geschlossenen Fenstern wird Strassenlärm im Haus dagegen deutlich weniger störend wahrgenommen (Abbildung 2). Die Zahlen in Abb. 2 weisen darauf hin, dass das generelle Belästigungsurteil über die Lärmsituation bei sich zuhause wohl mehrheitlich anhand von Erfahrungen im Aussenbereich der eigenen Wohnung gebildet wird.

Abbildung 2: Belästigungssituationen

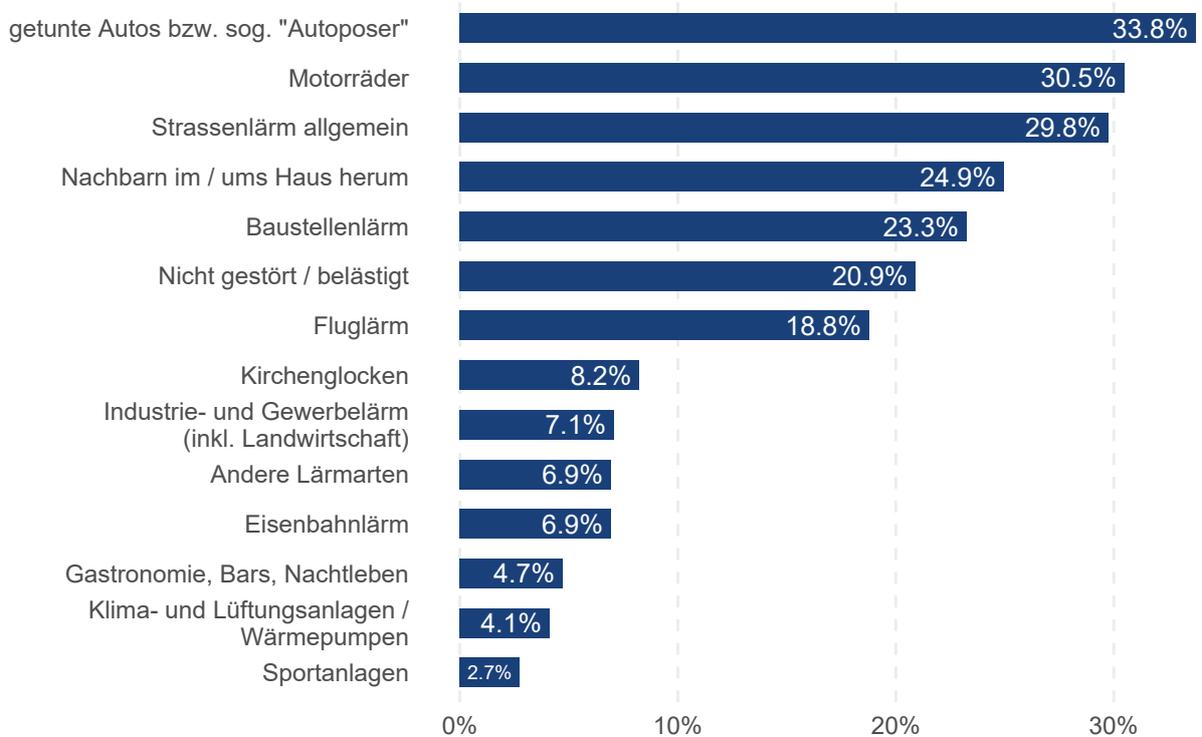


Fragetext: «Wie sehr fühlten Sie sich in den vergangenen 12 Monaten durch Strassenlärm in folgenden Situationen gestört oder belästigt?»
Die farblichen Abstufungen in den Rosa- und Blautönen drücken unterschiedlich starke (Nicht-)Belästigung aus.
Grafik basiert auf N = 4616 (pro Unterfrage)

Motorräder und getunte Autos als besonders störende Lärmquelle

Strassenlärm wird von einer Mehrheit der Befragten als besonders störend wahrgenommen. Dieser kann jedoch von unterschiedlichen Quellen ausgehen. Insbesondere getunte Autos oder sogenannte «Autoposer» werden von unseren Befragten als besondere Belästigung identifiziert (Abbildung 3). Ein weiteres Ärgernis stellen für ein Drittel der Befragten Motorräder dar. Knapp jeder vierte Befragte fühlt sich ausserdem vom Lärm der Nachbarn im Haus oder auch ausserhalb des Hauses gestört. Nur jeder fünfte Befragte gibt an, sich gar nicht gestört oder belästigt zu fühlen.

Abbildung 3: Die störendsten Lärmarten



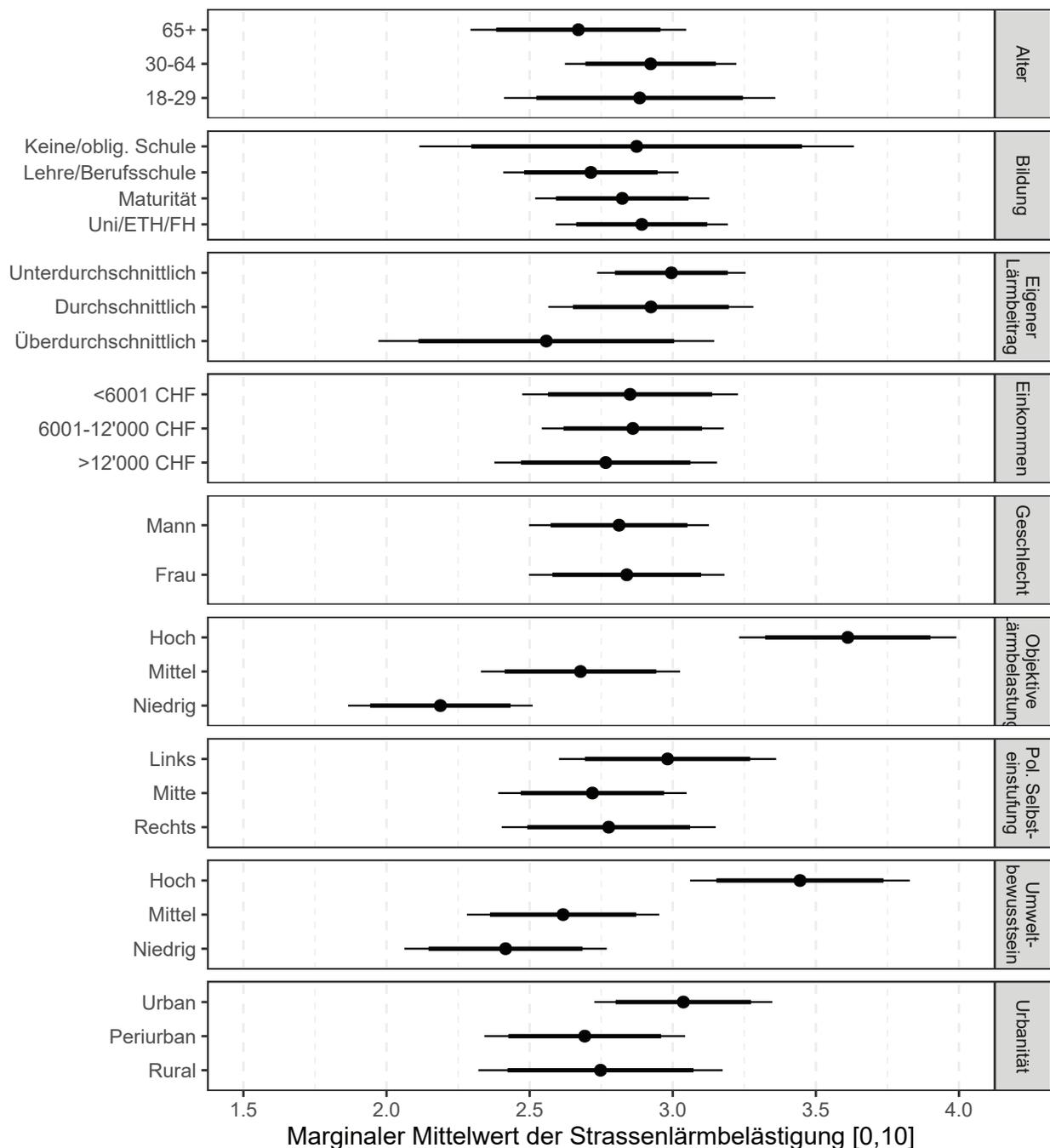
Fragetext: «Bitte wählen Sie bis zu drei Lärmarten, von denen Sie sich bei sich zuhause am meisten gestört oder belästigt fühlen.»
Grafik basiert auf N = 4614 (pro Unterfrage)

Wer fühlt sich am meisten von Lärm gestört?

Die Wahrnehmung von Lärm ist von Person zu Person unterschiedlich. Während Wissenschaftler*innen Grenzwerte erarbeitet haben, die für den Menschen gesundheits-schädliche Lärmpegel bezeichnen, ist das subjektive Lärmempfinden und die daraus hervorgehende Belästigung variabel. Mit einem statistischen Verfahren wurde deshalb der Einfluss einer ganzen Reihe potentieller Erklärungsfaktoren auf die Lärmbelästigung geschätzt. Die Lärmbelästigung als abhängige Variable wurde auf einer 11-stufigen Belästigungsskalen für Strassenlärm insgesamt erhoben. Abbildung 4 zeigt, dass sich ältere Personen und Personen mit niedrigerem Einkommen etwas häufiger von Lärm belästigt fühlen als jüngere oder wohlhabendere Personen. Die Unterschiede sind jedoch nicht statistisch signifikant. Hingegen geht eine höhere objektiv gemessene Lärmbelastung mit einer höheren Lärmbelästigung einher. Gleichzeitig fühlen sich Personen eher von Lärm belästigt, wenn sie ein stärker

ausgeprägtes Bewusstsein für Umweltprobleme aufweisen. Ob jemand durch seine Alltagsgewohnheiten selbst viel zu Transportlärm beiträgt oder nicht, hat keinen Einfluss auf die Lärmbelästigung.

Abbildung 4: Der Einfluss persönlicher Eigenschaften auf die Belästigung durch Strassenlärm



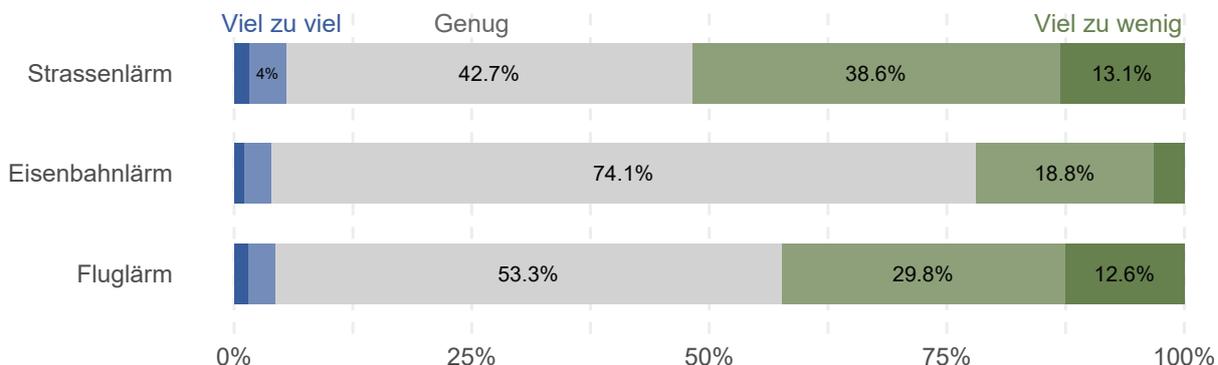
Die Variable «Strassenlärmelastigung» wurde auf einer 11-stufigen Skala von 0-10 gemessen, wobei höhere Werte stärkere Belästigung ausdrücken. Die Befragten gaben an, wie stark sie sich in den letzten zwölf Monaten von Strassenlärm insgesamt belästigt fühlten. Zur besseren Lesbarkeit ist das Intervall der Skala [1.5-4], dargestellt in dem sich die marginalen Mittelwerte bewegen. Die marginalen Mittelwerte einer Variablen sind die Mittelwerte für diese Variable, gemittelt über alle Levels der anderen Regressionsvariablen. Alle dargestellten Variablen waren Teil der Regressionsanalyse.

Mehr Lärmschutzmassnahmen im Strassenverkehr werden begrüsst

Verschiedene Massnahmen können dabei helfen, die Lärmbelastung insbesondere in Wohngebieten zu reduzieren. Dazu gehören beispielsweise der Bau von Lärmschutzwänden, lärmreduzierende Strassenbeläge oder Schallschutzfenster. Gleichzeitig können auch eine Geschwindigkeitsreduktion oder Fahrverbote für bestimmte Strecken, Tageszeiten oder Fahrzeugtypen die Lärmbelastung verringern.

Insgesamt ist die Zufriedenheit mit aktuellen Massnahmen gegen Eisenbahnlärm sehr hoch. Bei Fluglärm liegt sie etwas über 50%. Am meisten Handlungsbedarf sehen die Befragten beim Strassenlärm. Etwas mehr als 50% der befragten Personen hält die gegenwärtigen Massnahmen gegen Strassenverkehrslärm in der Schweiz für ungenügend.

Abbildung 5: Allgemeine Zufriedenheit mit Lärmschutzmassnahmen

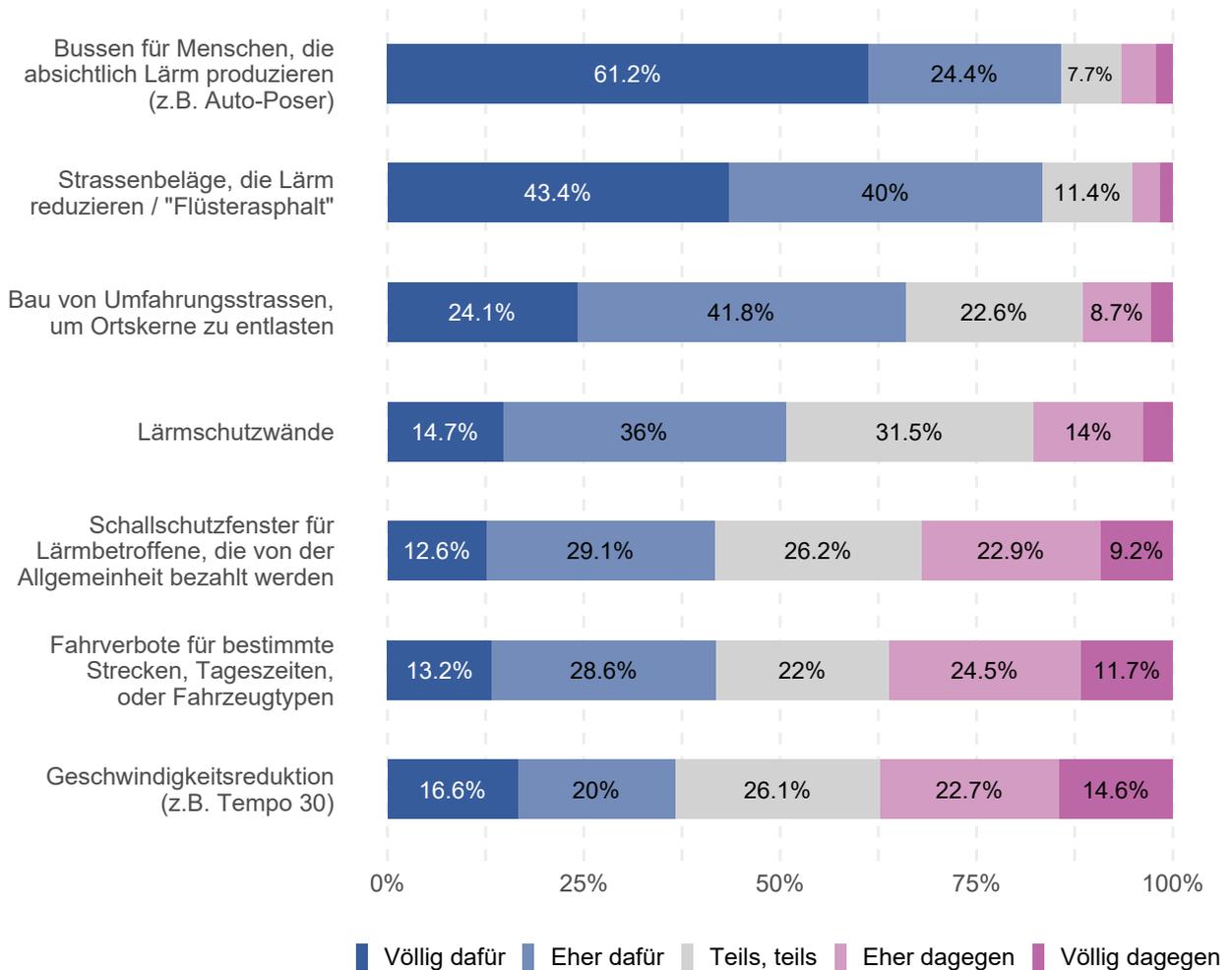


Fragetext: «Finden Sie ganz allgemein, dass in der Schweiz zu wenig, genug oder zu viel unternommen wird gegen...»
Die Anzahl Befragter variiert je nach Unterfrage zwischen 3958 und 4351.

Welche Massnahmen zur Verringerung des Lärms werden befürwortet? Unsere Befragung zeigt, dass insbesondere die Einführung von Bussen für Personen, die absichtlich Lärm produzieren, wie beispielsweise Auto-Poser, breite Unterstützung erfährt. Eine überwiegende Mehrheit befürwortet ausserdem den Bau von Strassenbelägen, die Lärm reduzieren sowie von Umfahrungsstrassen, die Ortskerne entlasten. Weniger Unterstützung gibt es dagegen Geschwindigkeitsreduktionen (z.B. Tempo 30). Bei Tempo 30 zeigt sich jedoch, dass diese Massnahme – wenn Sie einen am eigenen Wohnort selbst vor Lärm schützt – bei rund der Hälfte der Befragten

durchaus erwünscht ist. Dabei zeigt sich überraschenderweise kein grosser Stadt-Land-Unterschied.

Abbildung 6: Zustimmung zu Lärmschutzmassnahmen



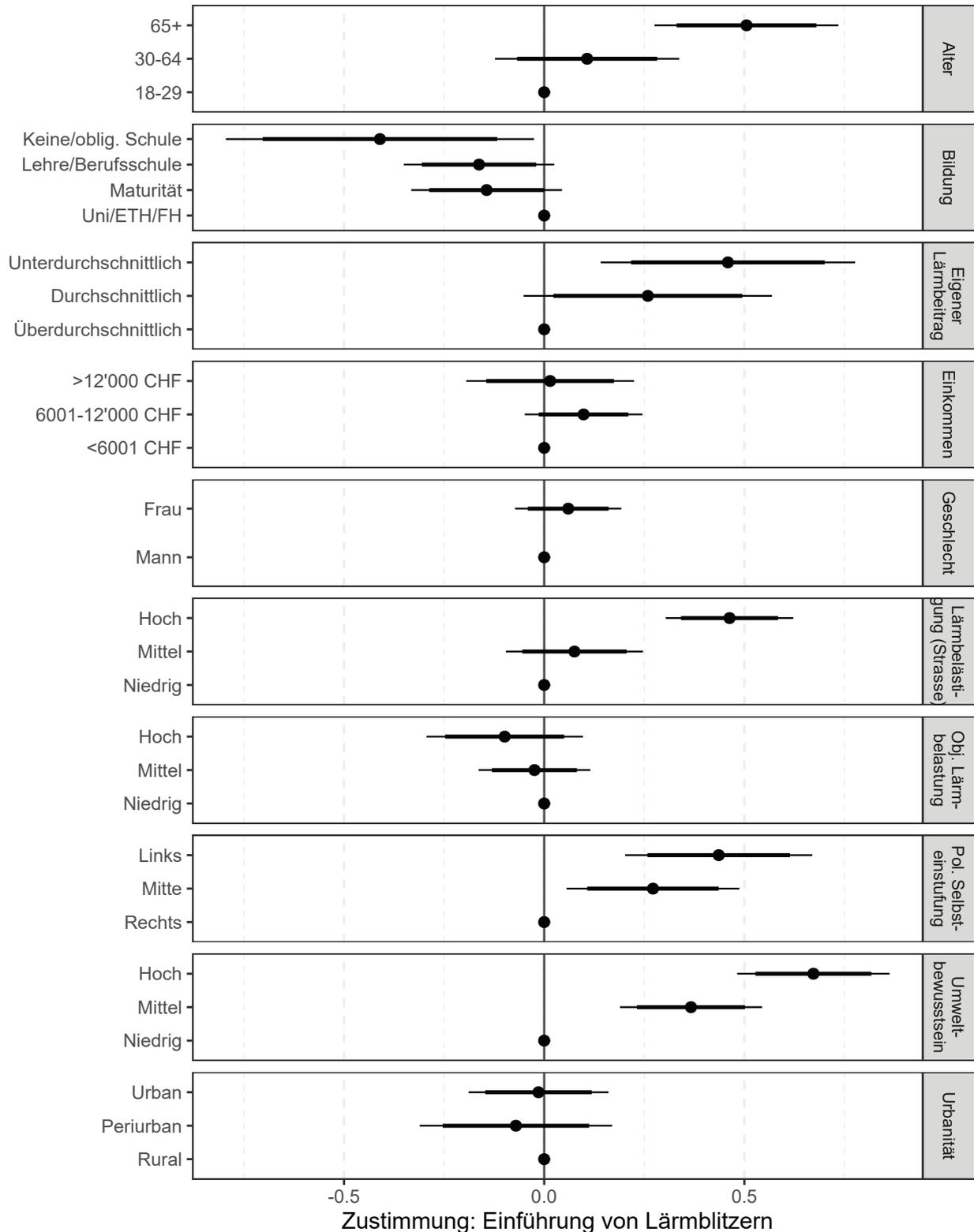
Fragetext: «Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um die Bevölkerung vor Strassenlärm zu schützen. Bitte geben Sie für die folgenden Lärmschutzmassnahmen an, inwieweit Sie für oder gegen deren Umsetzung in ... sind.»
Die Anzahl Befragter variiert je nach Unterfrage zwischen 4529 und 4577.

Generell sind ältere Personen und Personen, die sich politisch links verorten eher für die Einführung der verschiedenen Massnahmen. Letztere befürworten signifikant öfter eine Einführung von Fahrverboten, den Einbau von Schallschutzfenstern oder eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h. Die übrigen Massnahmen werden von Personen aus verschiedenen Einkommens- und Bildungsschichten, mit unterschiedlicher politischer Orientierung sowie aus städtischen und ländlichen Gebieten gleichermassen unterstützt (Analyse im Appendix verfügbar).

Werden Lärmblitzer zur Regulierung des Verkehrslärms gutgeheissen?

Um besonders laute Fahrzeuge zu identifizieren, wurden in Frankreich Lärmblitzer entwickelt, die das Geräusch vorbeifahrender Fahrzeuge messen und diese gegebenenfalls blitzen und büssen. Die ersten Blitzer wurden 2019 in Paris installiert. Mittlerweile wird ihre Einführung auch in der Schweiz diskutiert. Eine Mehrheit von 60% unserer Befragten befürwortet Lärmblitzer. Wir haben eine Reihe potentieller Erklärungsfaktoren für die Unterstützung der Massnahme mit statistischen Verfahren geschätzt (Abbildung 7). Auch hier gibt es keine signifikanten Unterschiede in Bezug auf den Urbanisierungsgrad der Wohngegend, das Einkommen, den Bildungsgrad oder die gemessene Lärmbelastung am Wohnort. Jedoch sind ältere Personen, politisch linke Personen, Personen mit einem höheren Umweltbewusstsein und einer höheren Belästigung eher für die Regulierung des Strassenlärms durch Lärmblitzer.

Abbildung 7: Der Einfluss persönlicher Eigenschaften auf die Zustimmung zu Lärmblytzern



Positive Werte implizieren, dass die Einführung von Lärmblytzern mehr Zustimmung genießt.
Die Basiskategorie für die Variable Alter ist «18-29», für Bildung «Uni/ETH/FH», für Eigener Lärmbeitrag «Überdurchschnittlich», für Einkommen «<6001 CHF», für Geschlecht «Mann», für Lärmbe-
lastung (Strasse) «Niedrig», für Obj. Lärmbe-
lastung «Niedrig», für Pol. Selbsteinstufung
«Rechts», für Umweltbewusstsein «Niedrig» und für Urbanität «Rural».

Was ist das Schweizer Umweltpanel?

Im Schweizer Umweltpanel wird die öffentliche Meinung im Bereich Umwelteinstellungen und -verhalten sowie Umweltpolitik erforscht. Das Schweizer Umweltpanel wurde von der ETH Zürich konzipiert und wird von dieser seit September 2018 in Kooperation mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) durchgeführt. In der elften Welle des Umweltpanels wurden rund 6'700 zufällig aus dem Haushaltsregister des Bundesamts für Statistik ausgewählte Personen im Alter von ≥ 18 Jahren im Zeitraum 05/2023 – 07/2023 befragt. Daraus ergibt sich ein repräsentatives und umfassendes Meinungsbild für die Bevölkerung der Schweiz. Informationen zur Methodik sind im Appendix verfügbar.