



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Lärmbekämpfung

Initiativen des BAFU zur Lärmbekämpfung

August 2007



Bedeutung des Lärms

- 1'000'000 Menschen sind in der Schweiz von übermässigem Lärm betroffen
- 4'700'000 Menschen fühlen sich in der Schweiz durch Lärm gestört (subjektive Wahrnehmung)
- Als grösstes Problem wird der Verkehrslärm genannt
- Die externen Kosten der Lärmbelastung belaufen sich auf CHF 1'000'000'000.- jährlich



Das Problem im Bereich Eisenbahnverkehr

«Diese Güterzüge sind das Letzte»

Der Lärm deutscher Transportwagen verärgert Bahnstösser zwischen Kreuzlingen und St. Margrethen

Die deutsche Railion schickt jeden Tag zwischen 10 und 20 Güterzüge von Konstanz durch die Schweiz nach Vorarlberg. Nach dem Unfall in Kreuzlingen vor zehn Tagen stellt sich auch die Frage nach der Sicherheit.

THOMAS WALLISER KEEL

«Viele unserer Hotelgäste sagen, sie wollen nicht mehr auf der See- seite schlafen, weil sie sonst vom Gequietsche der Güterzüge aus dem Schlaf geschreckt werden. Diese Züge sind für unsere Gäste das Letzte», ärgert sich Susanne Tobler, Geschäftsführerin des Hotels Mozart in Rorschach.

Auch die Interessengemeinschaft Seelinie, die sich Anfang April im Thurgau gebildet hat, wehrt sich vor allem gegen die nächtliche Ruhestörung. Das Kontingent für die Seelinie beträgt 24 Güterzüge pro Tag, zwei davon zwischen 22 und 6 Uhr. Das tatsächliche Aufkommen liegt gemäss SBB bei etwa 12 pro Tag, gemäss Beobachtungen der IG Seelinie sind es aber 20. Seit 2003 hat sich damit die Zahl der Güterzüge pro Jahr mindestens vervierfacht.

Schwach befahren

Wie dem auch sei – im schweizerischen Vergleich handle es sich um eine relativ schwach befahrene Strecke, betont SBB-Sprecherin Michèle Bamert. Für die Anwohner zwischen Kreuzlingen und Romanshorn ist dies ein schwacher Trost: Erstens kam das Problem erst vor ein paar Jahren

auf, als Railion die Züge zwischen den Rangierbahnhöfen in Kornwestheim bei Stuttgart und Wolfurt bei Bregenz aus Kostengründen nicht mehr über Ulm, Friedrichshafen und Lindau führte. Zweitens sei das deutsche Rollmaterial veraltet und deshalb besonders laut. Dem widerspricht Andreas Bieniok, Leiter des St. Galler Amtes für öffentlichen Verkehr: «Nach unseren Erfahrungen sind die nachts verkehrenden deutschen Güterzüge mindestens so modern wie die schweizerischen.» Laut Bieniok sind Güterzüge naturgemäss lauter, weil sie keine Scheibenbremsen haben, schwerer sind und der Lärm der endlosen Züge eine halbe Minute oder länger stört.

Dagegen machen kann man laut Bieniok kaum etwas. Die SBB müssen gemäss den Verträgen mit der EU das Trasse zur Verfügung stellen, dürften dafür aber immerhin einen Millionenbetrag als Entschädigung erhalten – so genau wissen das weder SBB noch Bundesamt für Verkehr.

Bald Lärmschutzmassnahmen

Lärmschutzmassnahmen werden nur ab einer gewissen Belastung finanziert: Für Rorschach und den restlichen St. Galler Abschnitt könnten diese laut Bieniok in den nächsten Jahren realisiert werden, weil hier im Gegensatz zur Strecke Romanshorn–Kreuzlingen schon vor der Durchfahrt der deutschen Güterzüge eine starke Belastung bestand – eine traditionelle Transitroute führt von St. Margrethen über Romanshorn nach Zürich.

Dies erklärt auch, warum sich auf St. Galler Gebiet kein Widerstand formiert hat: Der Bahnlärm ist hier nicht neu. Allerdings hat die Stadt Rorschach aufgrund wiederholter Beschwerden das Gespräch mit den SBB gesucht – mit keinem zählbaren Resultat, so Stadtschreiber Bruno Seelos. Im Thurgau hingegen hat die IG Seelinie, die 90 Mitglieder zählt, eine Parlamentsdebatte ausgelöst und die Regierung aufgeschreckt. Für den 9. November ist nun sogar ein runder Tisch mit allen Beteiligten anberaumt. Der dafür vorbereitete Fragenkatalog der IG ist lang. Unter anderem will sie wissen, ob ein Nachtfahrverbot möglich ist, ein Ausbau der Seelinie auch für den Güterverkehr geplant ist und die Sicherheitskontrollen verschärft werden.

Bodenseewasser in Gefahr?

Letzteres hat mit dem Entgleisen eines Güterzuges in Kreuzlingen am 30. September um 5.21 Uhr Brisanz erhalten. Zum Glück wurden nur Stahlrollen transportiert – nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn wie fast immer Mineralöl geladen gewesen wäre. Gemäss der IG geht es deshalb nicht nur um Lärmschutz, sondern auch um die Sicherheit bei Unfällen: Das Bahntrasse verläuft stets in Seeufernähe.

Lärm wird zunehmen

Der Gütertransport auf der Bahn ist ein zweiseitiges Schwert. Einerseits dient es dem Umweltschutz und den

Strassenanwohnern, wenn weniger Lastwagen durch die Gegend brausen. Entsprechend zeigten die Grünen und die EVP/EDU in der Thurgauer Parlamentsdebatte vom 13. September als Einzige wenig Verständnis für die Proteste der im Vergleich noch «privilegierten» Anwohner der Seelinie. Andererseits verursachen auch die Bahntransporte Lärm und sind nicht ungefährlich. «Wir haben genau das gleiche Problem am Walensee, wo morgens um halb vier ein Güterzug vom Arlberg her vorbeifährt», sagt Andreas Bieniok vom Amt für öffentlichen Verkehr.

Auf der Strecke von St. Margrethen über Romanshorn zum Schweizer Verteilzentrum in Niederglatt droht langfristig sogar noch mehr Ungemach: Die SBB haben sie als Neat-Zubringerstrecke definiert. Eine Entlastung könnte hingegen die angestrebte durchgehende Elektrifizierung auf deutscher Seite bringen – der Weg durch die Schweiz wäre dann nicht mehr zwingend. Das mehrmalige Wechseln von Diesel- auf Elektro-Lokomotiven war damals der Grund gewesen, warum die Railion ihre Güterzüge über Schweizer Gebiet führen wollte. «Diese Entwicklungen sind für uns grosse Unbekannte», sagt Bieniok. (twk)

Besserer Lärmschutz

FLIMS – Das Parlament will die Bevölkerung besser vor Bahnlärm schützen. Auch der Ständerat hat den Bundesrat beauftragt, dafür zu sorgen, dass auch Güterwagen aus EU-Ländern einer Lärmsanierung unterzogen werden.



Vision und strategisches Ziel BAFU

Vision:

Langfristig ist die Bevölkerung so vor Lärm zu schützen, dass ihre Gesundheit gemäss WHO-Definition [\[1\]](#) gewährleistet ist.

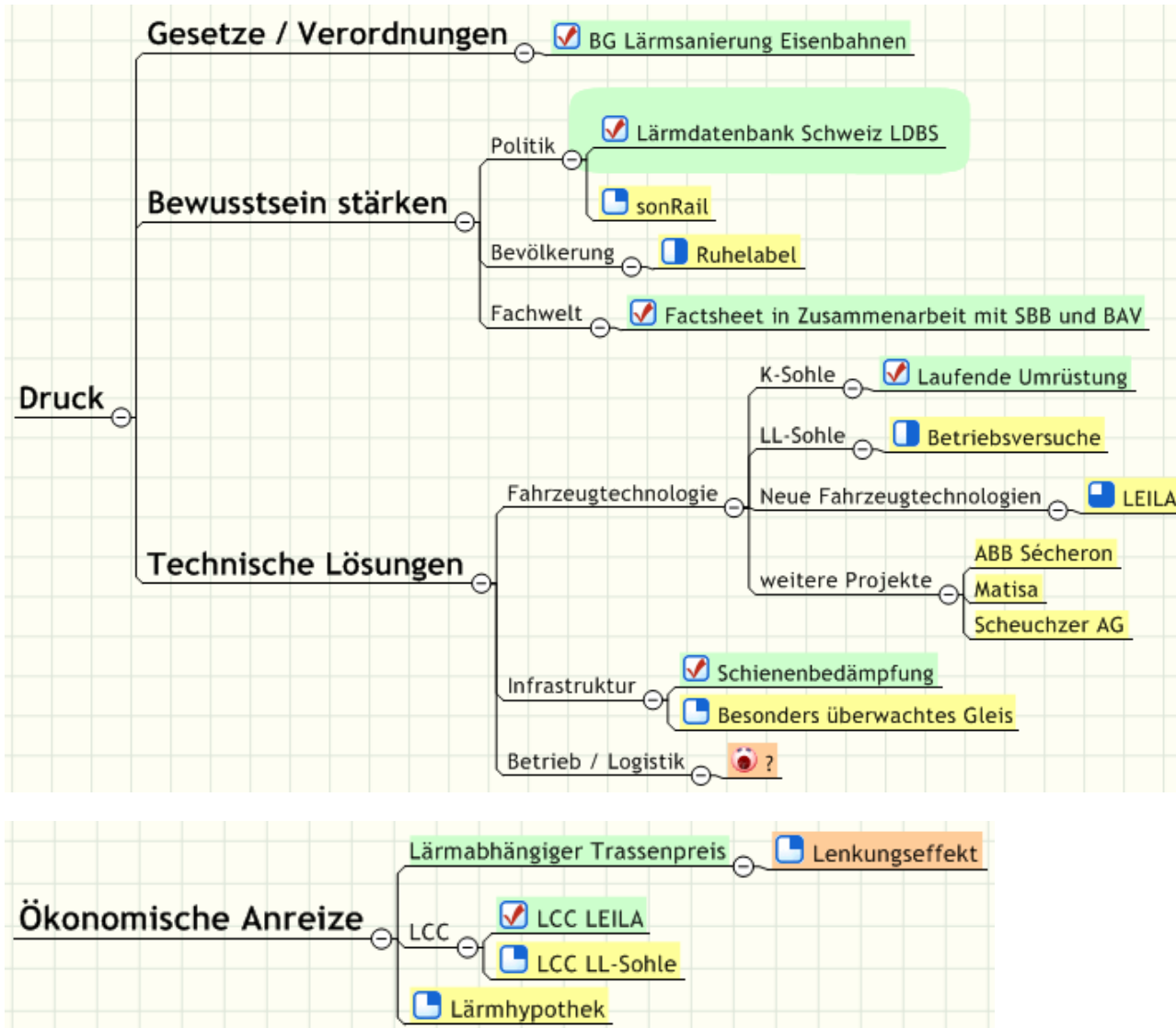
[\[1\]](#) *Vollständiges körperliches, seelisches und soziales Wohlbefinden*

Strategisches Ziel:

Das Grossteam Lärmbekämpfung reduziert in Kooperation mit Partnern die Anzahl lärmbelasteter Wohnparzellen bis 2015 in der Schweiz um 25%.

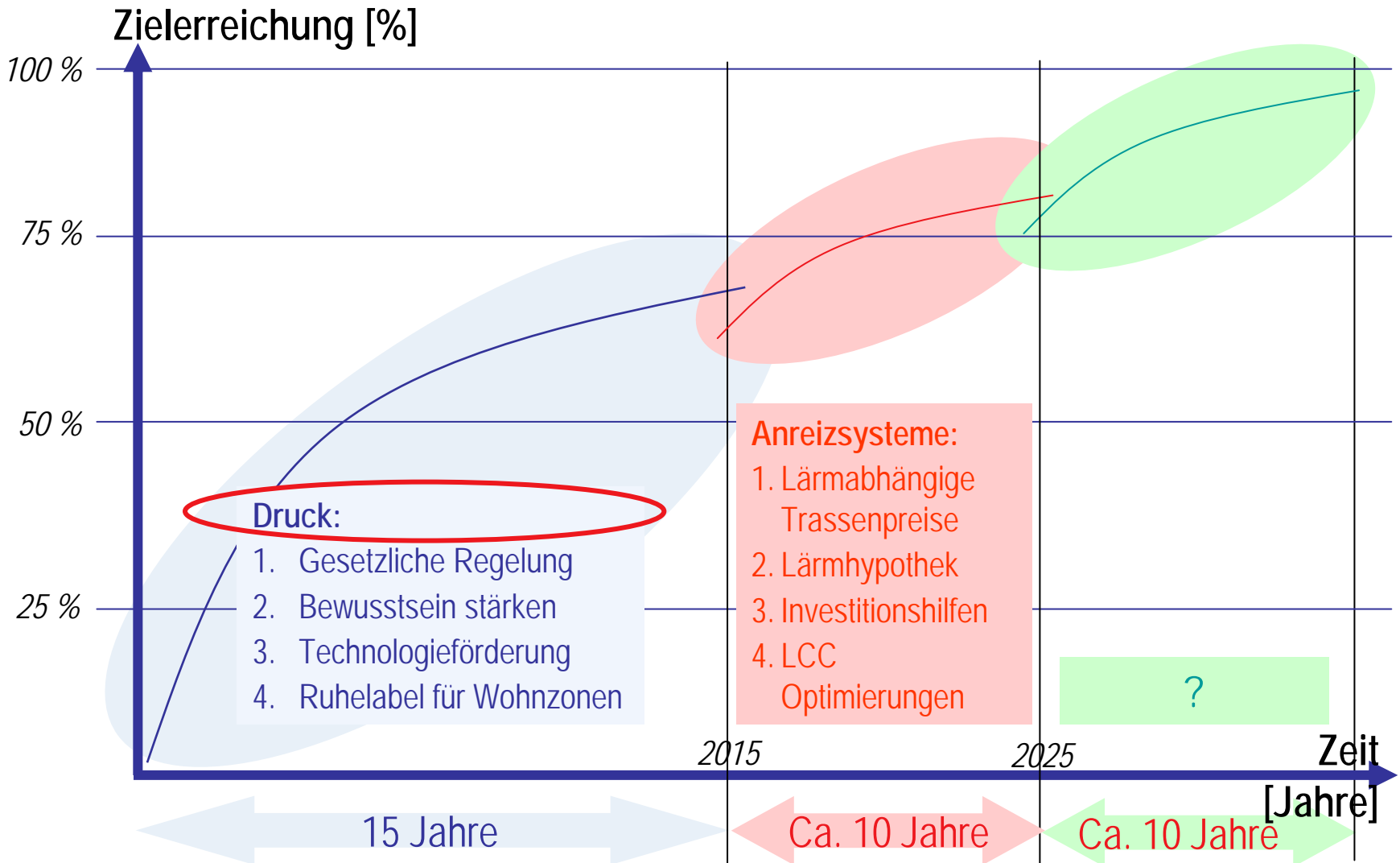


Umsetzungsstrategie





Umsetzungsstrategie - Zielerreichung



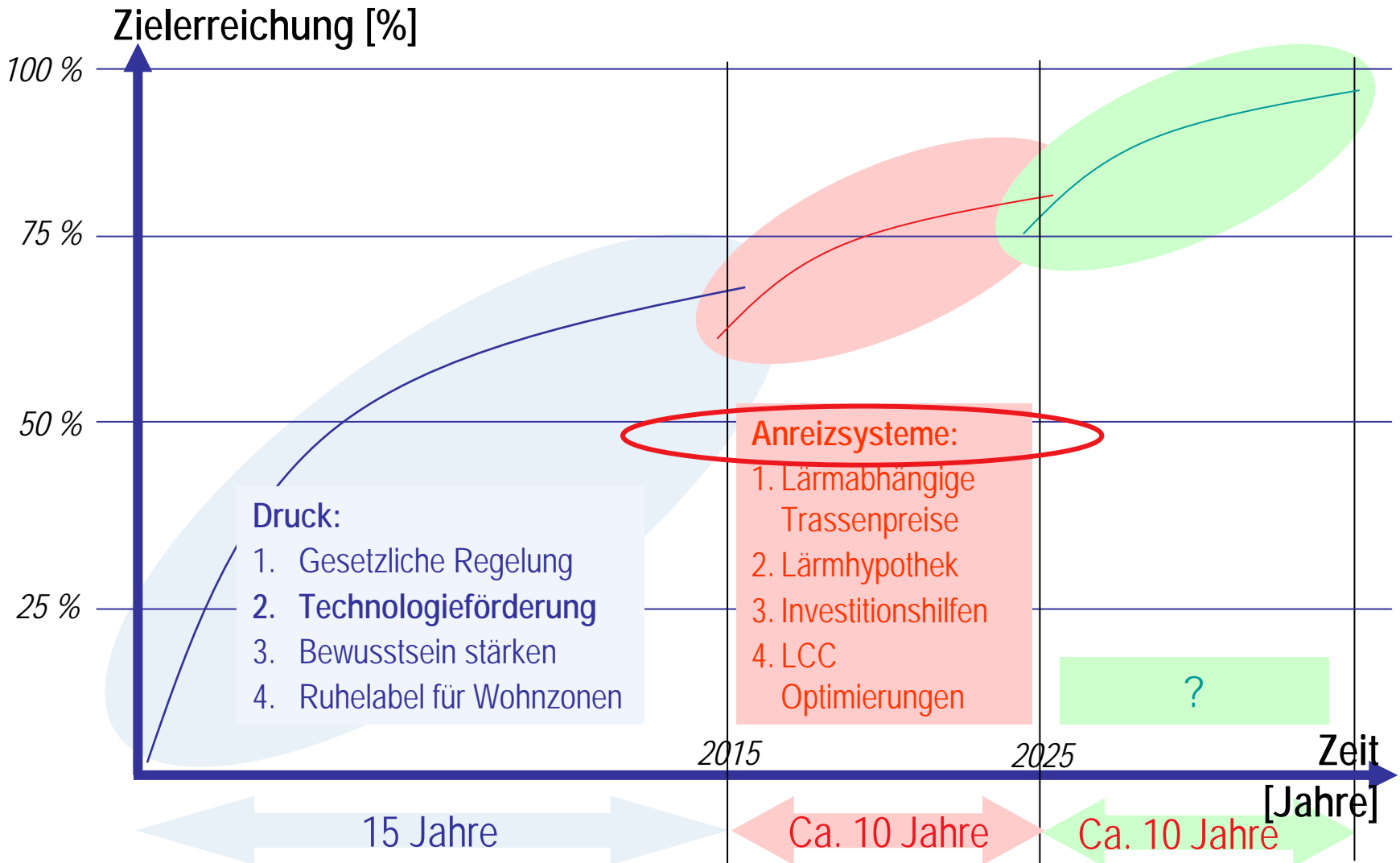


Quintessenz aus Sicht BAFU

- Strategie ‚Druck‘ ist primär über die Schaffung von Erlassen national erfolgreich
 - Restlärmbelastung wird insbesondere durch den Transitgüterverkehr verursacht
 - Umrüstung der Güterwagen wird europaweit nicht stattfinden, da
 - Betriebswirtschaftlich (Investition und Unterhalt) nicht kostenneutral auf eine lärmarme Technik umgerüstet werden kann
 - Politisch die finanziellen Mittel für eine Umrüstung nicht zur Verfügung gestellt werden
- Umrüstung der Güterwagen wird nur über ein Anreizsystem zu erreichen sein



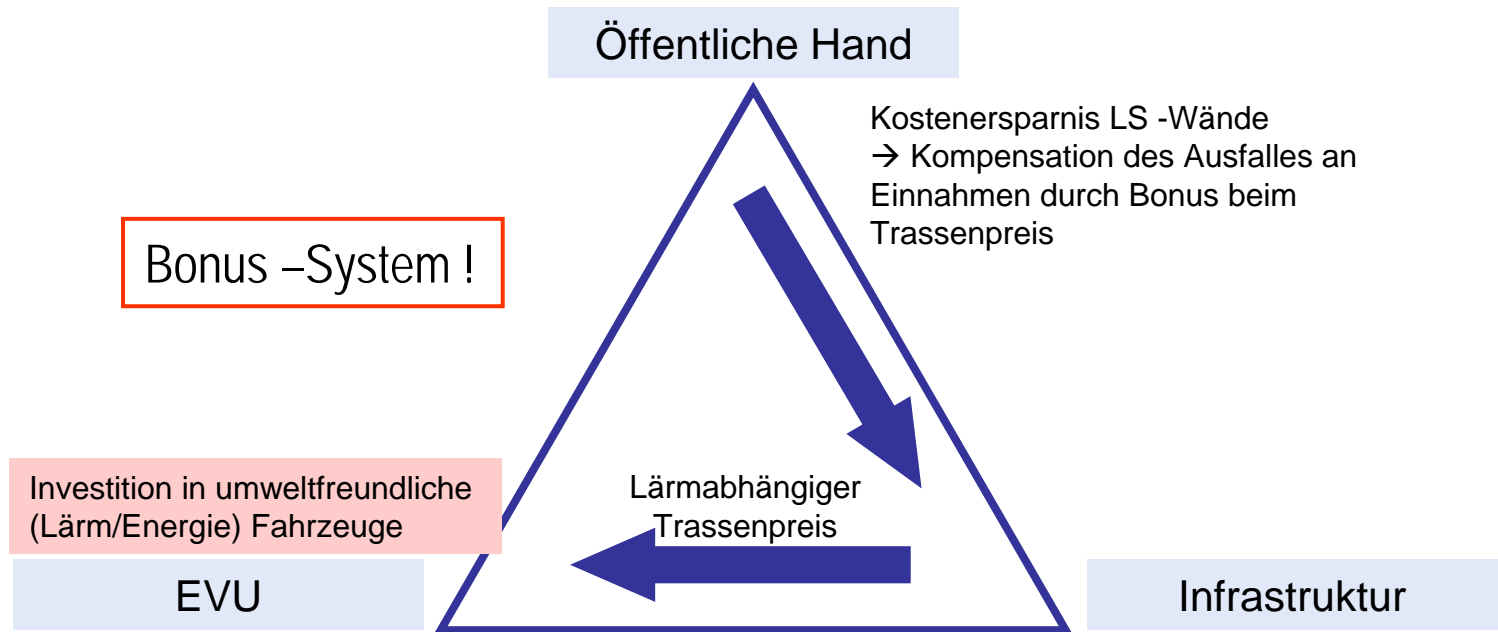
Strategie Lärmbekämpfung - Umsetzung





Strategie ‚Anreizsysteme‘ – Trassenpreis (1)

Lärmabhängiger Trassenpreis



Vorteile:

- Systemischer Ansatz
- Anreiz für alle Trassenbenutzer

Nachteile:

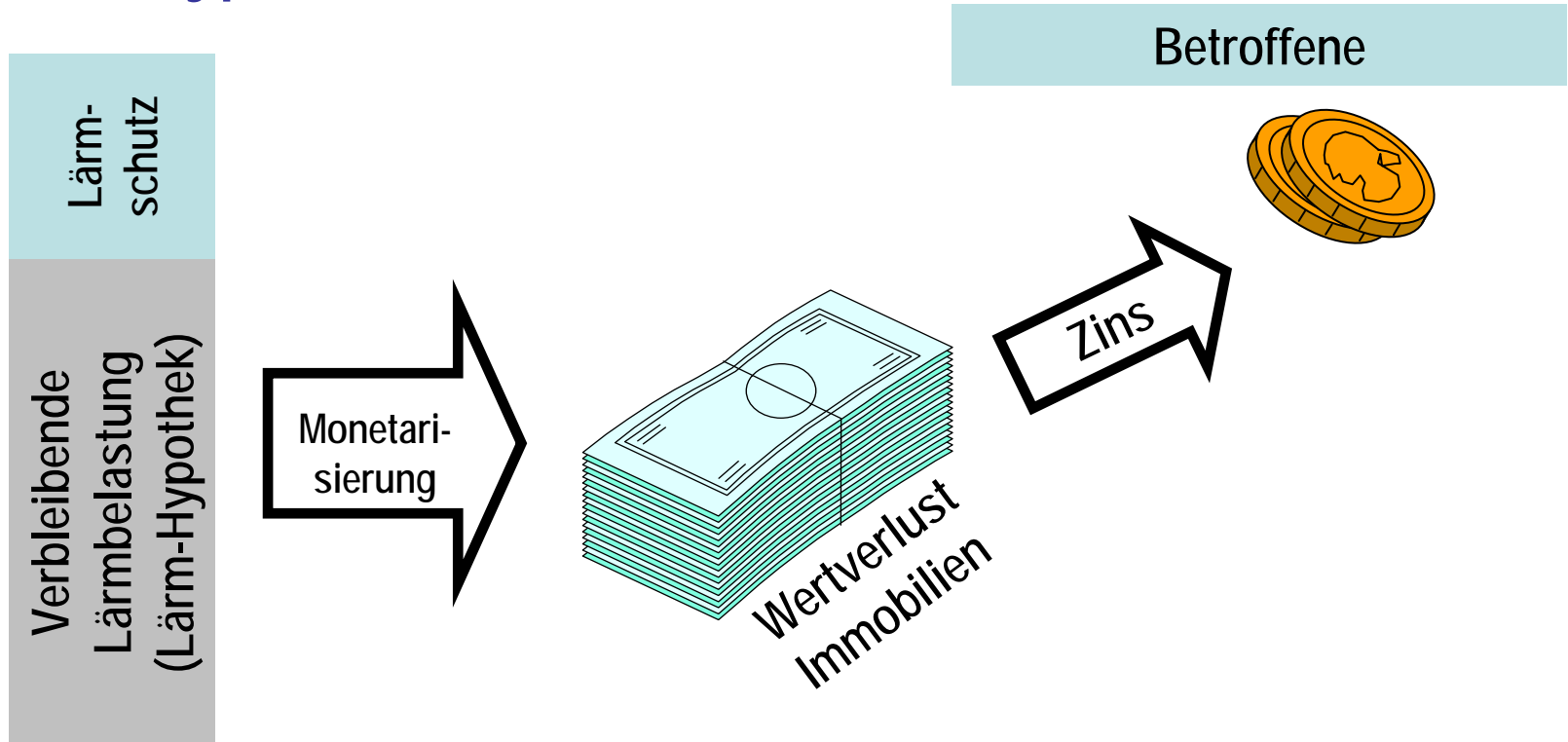
- Langwieriger Prozess
- Bepreisung aufwändig
- Diskussion anspruchsvoll
- Kein Einbezug Infrastruktur

EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen



Strategie ‚Anreizsysteme‘ – Trassenpreis (2)

Lärmhypothek

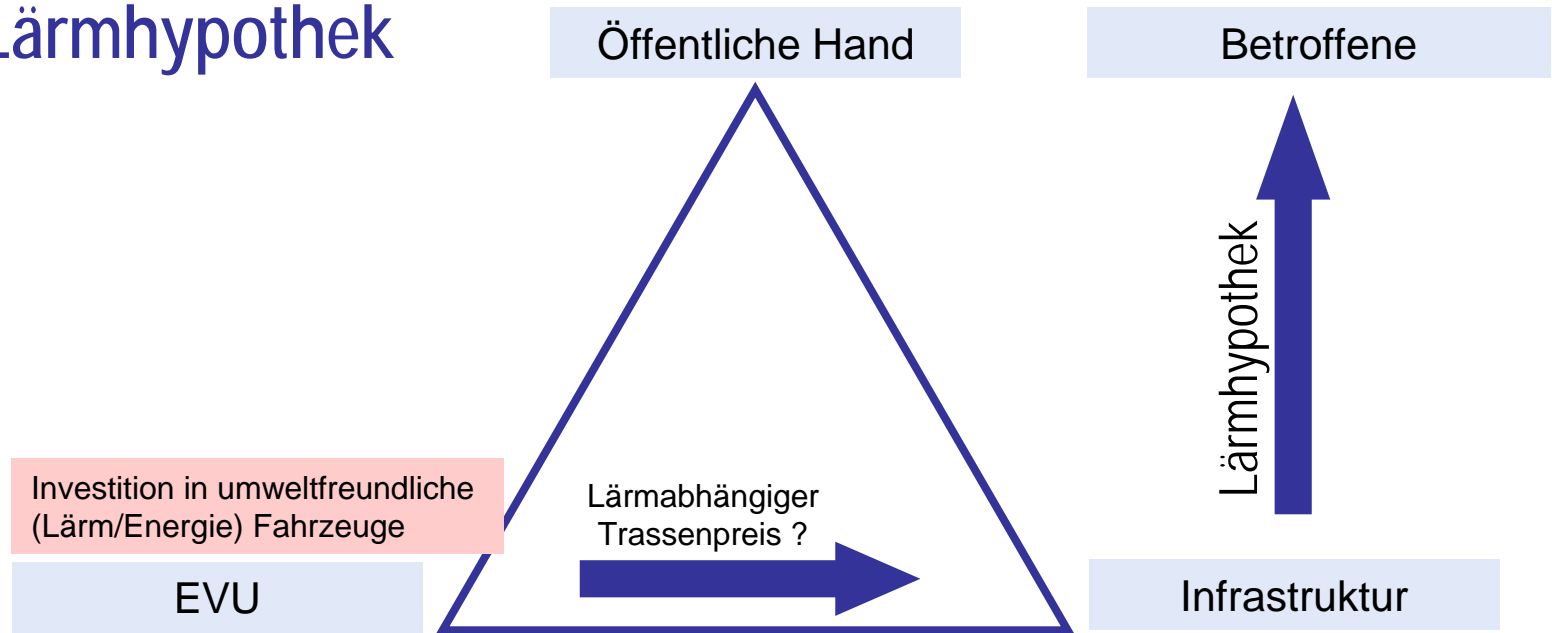


- Die Lärmbelastung (Lärmhypothek) führt zu Wertverlusten bei Immobilien. Die Wertverluste werden monetarisiert.
- Die Wertverluste werden als Lärmhypothek betrachtet. Sie werden den Betroffenen verzinst und können nicht pauschal abgegolten werden.
- Die Abzahlung der Hypothek kann nur durch eine Reduzierung der Lärmbelastung erfolgen.



Strategie ‚Anreizsysteme‘ – Trassenpreis (3)

Lärmhypothek



Vorteile:

- Systemischer Ansatz
- Volkswirtschaftlich gut begründbar
- Bezieht auch Infrastruktur ein
- Bezieht alle Lärmarten ein
- Keine Trassenpreisdiskussion
- Keine Belastung der öff. Hand

Nachteile:

- Gefährdet Modal-Split (Malus System)
- Starke Opposition zu erwarten
- Wirksamkeit nur mittelbar

EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen



Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit !