



Schwerpunktsthema Bahnlärm. Es gibt noch viel zu tun!

Das Bundesamt für Verkehr BAV veröffentlichte folgende Mitteilung (hier leicht gekürzt):

Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

In der Schweiz sind gegenwärtig mehrere Grossprojekte im Bereich Schieneninfrastruktur im Bau oder in Planung: Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschluss und Lärmsanierung. Diese Grossprojekte, so haben es Volk und Stände 1998 beschlossen, sollen die schweizerische Bahninfrastruktur umfassend modernisieren.

Der finanzielle Rahmen der Grossprojekte hat sich aber aufgrund verschiedener Ursachen ungünstig entwickelt. Die knappen Mittel zwingen heute zu einer verschärften Prioritätensetzung im Bereich Schieneninfrastruktur. Das Parlament hat deshalb die Verwaltung beauftragt, die noch nicht beschlossenen bzw. baureifen Projekte aus dem FinöV-Fonds für Finanzierungen von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer Gesamtüberprüfung aller Grossprojekte der Bahnen neu zu beurteilen. 2007 soll die Botschaft an das Parlament vorliegen.

Weiterentwicklung von Bahn 2000

Gemeinsam mit den SBB hat das BAV Vorschläge für die Bahnausbauten in den kommenden 20 Jahren erarbeitet. In die Planung einbezogen sind die FinöV-Grossprojekte NEAT, Bahn 2000 (2. Etappe) und HGV-Anschluss. Das Kernangebot sieht Investitionen von rund 5.2 Milliarden Franken (Preisstand 2005) vor.

Darüber hinaus werden gegenwärtig mit den Kantonen weitere Ausbauten - so genannte Erweiterungsoptionen - diskutiert. Das BAV geht davon aus, dass zwischen 2013 und 2030 insgesamt sechs bis sieben Milliarden Franken zur Verfügung stehen werden. Die Gesamtsumme hängt unter anderem von der Kostenentwicklung der NEAT ab. ZEB bewegt sich im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen SBB und dem Bund (2007-2010).

ZEB setzt folgende Schwerpunkte:

Im **Personenfernverkehr** führt ZEB die Philosophie der Bahn 2000 fort. Die 1. Etappe der Bahn 2000 hat die Vollknoten Bern und Zürich etabliert (Vollknoten = Anschlüsse Fernverkehr zu Minuten 00 und 30). Dieses Knotenkonzept soll mit einer 2. Etappe ergänzt werden. Auf der West-Ost-Achse (Lausanne-Bern, Biel-Zürich und Zürich-St. Gallen) sollen zudem die Reisezeiten um eine halbe Stunde verkürzt werden..

Beim **Güterverkehr** orientiert sich ZEB an der politischen Vorgabe, den Transport der Güter auf die Schiene zu verlagern. Hier geht es primär um Verbesserungen im Bereich der Produktivität. Höhere Netzkapazität, schnellere Strecken und eine Flachbahn durch die Alpen schaffen die

Voraussetzungen dafür. Das vom Bund vorgegebene Verlagerungsziel kann nach heutigen Erkenntnissen bei optimaler Auslastung mit der bestehenden oder sich im Bau befindenden Schieneninfrastruktur erreicht werden.

Der enge Kostenrahmen für obige Projekte kann nur eingehalten werden, wenn auf einzelne **Grossprojekte vorerst verzichtet** wird. Unter diese fallen beispielsweise die Tunnels Brüttener (Zürich Flughafen-Winterthur), Wisenberg (Liestal - Olten), Zimmerberg II (Thalwil-Baar) oder Ligerz-Twann.

Der Zeithorizont für die Realisierung beträgt 25 Jahre. Für ZEB wird ein neues Bundesgesetz geschaffen; damit werden die heutigen FinöV-Erlasse angepasst.

Quelle:

www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00475/00476
Faktenblatt vom 21.9.2006.

Siehe auch: www.news.admin.ch vom 4.4.2007: Die Zukunft der Bahn in der Schweiz

Am 5.4.07 erschien ausserdem vom BAV (leicht gekürzt):

Die Lärmsanierung des Schweizer Bahnnetzes schreitet gut voran

Reisewagen

Die Ausrüstung der Normalspur-Reisewagen mit lärmarmen Bremssohlen (K-Sohlen) ist weitgehend abgeschlossen. Bis Ende 2006 wurden über 1100 Wagen umgebaut, wie dem neusten Standbericht „Lärmsanierung der Eisenbahnen“ des



Bundesamtes für Verkehr (BAV) zu entnehmen ist. Dies entspricht 92 Prozent der Flotte. Bis Ende 2007 oder Anfang 2008 soll das Sanierungsprogramm auf der Normalspur abgeschlossen sein. Die Rhätische Bahn (RhB) hat bis Ende 2006 rund 10 Prozent ihrer Schmalspurfahrzeuge testmässig umgerüstet. Die serienmässige Sanierung bei den Meterspurbahnen erfolgt voraussichtlich ab Mitte 2007 bis spätestens 2011.

Komplexe Sanierung der Güterwagen

Bei den Güterwagen haben die SBB bisher über 2100 von insgesamt 7500 Fahrzeugen lärmtechnisch umgerüstet. Zehn verschiedene Wagentypen befinden sich in der serienmässigen Sanierung oder sind bereits fertig umgebaut. Mehr Zeit als angenommen benötigen die sicherheitsrelevanten technischen Abklärungen und Erprobungen für die Zulassung. Verzögerungen gegenüber dem Ziel-

termin 2009 ergeben sich vor allem für die Umrüstung der gut 4000 Güterwagen privater Eigentümer. Mit dem Abschluss des Umbaus dieser Wagen ist erst 2012 zu rechnen.

Bauliche Massnahmen

Ende 2006 lagen für 141 Gemeinden rechtskräftige Plangenehmigungsverfügungen vor. Insgesamt sind damit rund 110 Kilometer Lärmschutzbauten zum Bau freigegeben. Abgeschlossen waren Ende 2006 bereits 50 Projekte mit Lärmschutzbauten von 45 Kilometern Länge. 26 Projekte befanden sich zu diesem Zeitpunkt im Bau. Die Projekte für die in den nächsten Monaten folgenden Plangenehmigungsverfahren sind schwerpunktmässig in der Romandie und in der Ostschweiz situiert.

In über 120 Gemeinden von dreizehn Kantonen sind zudem die Programme zum Einbau von Schallschutzfenstern angelaufen. Die ersten 33 Projekte sind abgeschlossen.

40% günstiger als geplant - mit gleichem Lärmschutz

Die Lärmsanierung des bestehenden Bahnnetzes beruht auf einem befristeten Bundesgesetz, das 2001 in Kraft getreten ist. Es schreibt vor, dass die Sanierung bis Ende 2015 abgeschlossen sein muss.

Die Massnahmen werden aus dem FinöV-Fonds für die Eisenbahngrossprojekte finanziert, wo 1,85 Milliarden Franken (Preisstand 1998) dafür eingestellt sind. Die aktualisierte Endkostenprognose liegt bei rund 1,1 Milliarden Franken, 40 Prozent unter den freigegebenen Mitteln, ohne dass Abstriche beim Lärmschutz gemacht wurden. Das vorgegebene Sanierungsziel kann mit diesen Massnahmen erreicht werden. Über die Verwendung der nicht benötigten Mittel wird im Rahmen der Vorlage Gesamtschau FinöV voraussichtlich 2008 entschieden.

Quelle: www.bav.admin.ch Medieninformation vom 5.4.2007

Kommentar SLL

Die Mitteilung über die Lärmsanierung verströmt einen Optimismus, der nur teilweise angebracht ist. Tatsache ist, dass das im Jahre 2001 praktisch ohne öffentliche Diskussion in Kraft getretene "Gesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen" eine Lärmsanierung vorsieht, welche tiefere Ziele als das Umweltschutzgesetz steckt. Massgebend für den Sanierungsentscheid ist ein von den Bahnen festgelegter Kosten-Nutzen-Index (KNI). Von den nach diesem Kriterium berechtigten Fällen werden zudem nur 2/3 saniert, während der restliche Drittel durch Schallschutzfenster erledigt wird. Es muss mit aller Deutlichkeit festgehalten werden, dass der Einbau von Schallschutzfenstern keine Sanierung im Sinne des Umweltschutzgesetzes, sondern lediglich eine Ersatzmassnahme von zweifelhaftem Wert bedeutet.

Das Sanierungsprogramm bietet den Betroffenen im Bereich zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert einen Beitrag an die Kosten der Schallschutzfenster an. Die Planung beruhte auf der Annahme, dass alle

Eigentümer von der Offerte der Bahnen Gebrauch machen würden. Die nunmehr festgestellte "Einsparung" von 40% der geplanten Kosten kommt hauptsächlich dadurch zustande, dass ein grosser Teil der anspruchsberechtigten Eigentümer auf den Einbau der Schallschutzfenster verzichtet, sei es aus realistischer Einschätzung der Wirkung, aber auch deswegen, weil viele Eigentümer nicht selbst in den Objekten wohnen.

Es ist also reine Schönrederei, wenn von "gleichem Lärmschutz" geschrieben wird. Tatsache ist, dass der willkürlich festgelegte Grenzwert des KNI viele Sanierungsfälle aus reinen Kostengründen ausschliesst. Durch Volksentscheid wurden seinerzeit 1.85 Mia für die Lärmsanierung bereitgestellt. Wenn sich nun herausstellt, dass die Kosten 40% tiefer sind als geplant, muss der kritische Wert des KNI konsequenterweise erhöht werden. Seine Höhe wurde ja seinerzeit allein durch die verfügbaren Mittel bestimmt.

Aus der Mitteilung des BAV vom 21.9.06 liest man jedoch klar ein anderes Vorhaben heraus. Im Projekt ZEB ist die Lärmsanierung nicht mehr erwähnt. Es wird jedoch nach-

drücklich von knappen Mitteln gesprochen und wichtige Ausbauvorhaben werden auf die Zeit nach 2030 verschoben. Offensichtlich sollen die mit Hilfe fraglicher Kriterien an den Betroffenen vorbeigesparten 750 Mio in den bodenlosen Topf der Ausbauvorhaben fliessen. Dieses Vorhaben steht im klaren Widerspruch zu den Voraussetzungen, unter denen das Volk seinerzeit der FinöV-Vorlage zugestimmt hat.

Jahresbeitrag 2007

Liebe Mitglieder

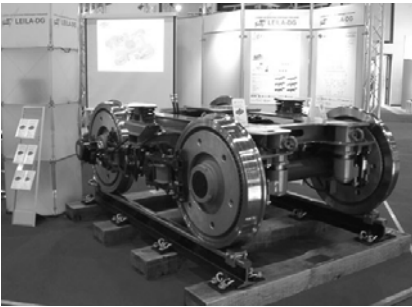
In der Beilage finden Sie den Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag des laufenden Jahres. Wir laden Sie freundlich ein, diesen bis Jahresmitte zu benutzen.

Die Generalversammlung 2006 hat eine Anhebung des Beitrags von den jahrzehntelang fixen Fr. 25.- auf Fr. 30.- beschlossen.

Der Beitrag der juristischen Personen bleibt bei Fr. 150.- (Im vergangenen Jahr wurde durch ein Versehen des Präsidenten ein Beitrag von Fr. 125.- erhoben).

Neue Technik für neues Rollmaterial

In den letzten Jahren wurden in der Entwicklung lärmreduzierter Drehgestelle für Güterwagen grosse Fortschritte erzielt. Massgebend daran ist neben der technischen Universität Berlin und deutschen Partnern auch die schweizerische Firma Meyer in Rheinfelden beteiligt.



Konzept und Ziele

Eine deutsche Verkehrsprognose sagt einen Anstieg der Gütertransportarbeit in Deutschland um 63% bis zum Jahr 2015 voraus. Es ist das Ziel der Regierung, in dieser Zeitspanne den Güterverkehr auf der Schiene gegenüber heute zu verdoppeln, um auch den Modal Split zugunsten der Bahn zu verändern. Der Europäischen Union zufolge soll der Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2020 etwa verdreifacht werden und der Marktanteil von 241 Mrd. tkm (1998) auf 784 Mrd. tkm (2020) steigen. Dies ist jedoch kein Automatismus. In den letzten Jahren stagnierte der Marktanteil der Schiene und eine Trendwende zeichnet sich nicht ab.

Von Seiten der Forschungspolitik, national und EU-weit werden deshalb diverse Unterstützungsprogramme angeboten. Eines ist der

Projektrahmen „Auf dem Weg zur Minimalemission“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), in dessen Rahmen das Projekt „Leichtes und lärmarmes Güterwagendrehgestell (LEILA-DG)“ gefördert wird.

Um einen Großteil des prognostizierten Mehrverkehrs auf die Schiene lenken zu können, sind von Grund auf neue Güterwagen-Drehgestelle notwendig, die deutlich leiser und wesentlich produktiver als die heutigen sind.

Der Schienengüterverkehr muss leiser werden! Güter werden auf der Schiene vorwiegend nachts transportiert. Der Mehrverkehr wird sich somit in diesem sensiblen Zeitbereich auswirken. Mit dem maximalen Schallpegel heutiger Drehgestelle von 96 dB(A) (80 km/h, 7.5 m Querabstand) wird dies zu weiteren Widerständen in der Bevölkerung führen.

Es wird eine Lärmreduzierung um 18 dB angestrebt. Dies soll insbesondere durch die Vermeidung von Körperschallbrücken und die Verwendung von Radscheibenbremsen (keine Aufrauung der Radlauffläche, akustisch günstiger Radsteg dank ausbleibenden Wärmeeintrags in den Radkranz) erreicht werden. In einer erweiterten Version mit Schallschürzen werden sogar 23 dB Lärmreduzierung angestrebt

Quelle: Dipl.-Ing. Johannes Keudel TU Berlin · Fachgebiet Schienenfahrzeuge, Nov. 2004

Lärm-Maut soll Züge leiser machen

taz (Die Tageszeitung, Berlin.

Nr. 8244 vom 5.4.2007, Seite 8).

Bahnunternehmen sollen künftig mehr für die Schienennutzung lauter

Güterzüge bezahlen. Eine solche Lärm-Maut brachte Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) jetzt ins Gespräch. Am Montag hatte Bahnchef Hartmut Mehdorn die Bundesregierung aufgefordert, die Umrüstung von alten Güterwaggons auf die "Flüsterbremse" zu bezahlen. Waggons mit neuer Bremstechnik machen nur halb so viel Krach wie alte Waggons.

Während das Verkehrsministerium prüft, ob eine solche Förderung nach EU-Recht erlaubt ist, bringt es mit der Lärm-Maut eine für die Bundesregierung kostengünstigere Variante ins Spiel: "Mit höheren Trassenpreisen für laute Fahrzeuge könnte ein wirtschaftlicher Anreiz zur schnelleren Umrüstung alter Güterwagen geschaffen werden", sagte Tiefensee. Die Bahnunternehmen zahlen bisher für jeden gefahrenen Schienenkilometer eine Gebühr an die DB Netz. Diese Gebühr könnte nun je nach Lärmpegel gestaffelt werden. Die Deutsche Bahn ist nicht begeistert von der Idee: "Das würde den bürokratischen Aufwand potenzieren", sagte ein Sprecher.

Verkehrsexperten bezweifeln das jedoch: Die Kosten seien deutlich niedriger als etwa bei der Lkw-Maut. "DB Netz weiß genau, welche Waggons wo auf dem Netz verkehren."

Matthias Pippert von der Allianz pro Schiene hält dagegen die "direkte Förderung der Umrüstung für dringender". Eine Lärm-Maut dürfe die Trassenpreise insgesamt nicht erhöhen. "Die Schiene darf im Vergleich zur Straße nicht stärker belastet werden", so Pippert. Die Umrüstung aller 135000 Güterwaggons aus dem Altbestand würde rund 1 Milliarde Franken kosten

Kommentar SLL

Die beiden vorangehenden Mitteilungen weisen einen grundlegenden Unterschied auf. Das LEILA-Drehgestell soll den Schallpegel um 18 dB reduzieren - eine sehr bedeutende, aber teure Verbesserung. Der billigere Ersatz der Bremssohlen in der EU, von dem im zweiten Beitrag die Rede ist, wird dagegen nur 5 bis 10 dB bringen. Die grossen Pläne des

BAV können nur die schweizerischen Wagen verbessern, rund 12000 an der Zahl. Die 135000 deutschen Wagen aber, zu denen eine noch grössere Zahl aus dem übrigen Europa kommt, werden bei der Durchfahrt in der Schweiz noch sehr lange intensiven Lärm verursachen. Der schwergewichtig nachts rollende und gemäss den Plänen stark auszubauende Güterverkehr wird so zur Hauptursache der Bahnlärmstörung.

Im Dauerschallpegels Leq bestimmen die lauten Quellen auch bei geringer Zahl das Resultat. Auf die Sanierung des europäischen Rollmaterials zu warten bedeutet Verschiebung des Problems bis zum St. Nimmerleinstag. Nur eine griffige Lärmgebühr, deren Ertrag in die Sanierung fliessen müsste, wird die lauten Güterwagen vom schweizerischen Schienennetz fernhalten.

Wie die Jubiläums-Resolution der SLL umgesetzt werden soll

(RH) Am 30.9.06 hat die GV der Schweizerischen Liga gegen den Lärm eine Resolution verabschiedet, welche folgende Schwerpunkte setzt:

Der Lärmschutz soll nicht die Verursacher, sondern die Betroffenen schützen. Der Lärm öffentlicher Anlagen muss deshalb konsequenter reduziert werden,

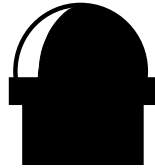
der Nachbarschafts- und Freizeitlärm soll in geeigneter Form in die Lärmschutzverordnung eingehen,

das Prinzip der besten verfügbaren Technik (BAT) soll die Emissionsgrenzwerte von Maschinen und Apparaten bestimmen.

Der Vorstand hat entschieden, die Resolution mit Hilfe des Internet einer breiteren Öffentlichkeit näher zu

bringen, statt sie auf Flugblättern zu verteilen. Für Inserate fehlt das Geld. Unsere Webseite, welche seit einigen Monaten in neuer Gestalt erscheint, wird monatlich immerhin nahezu 3000 Mal von Leuten geöffnet, welche an der Thematik interessiert sind.

Eine neue Rubrik der Homepage www.laermliga.ch ist das "Observatorium". Dieses verfolgt zwei Zwecke: einerseits soll es ein offenes Diskussionsforum sein, auf dem Lärmprobleme zur Sprache kommen. So können Leute mit ähnlichen Anliegen zusammenfinden, und möglicherweise auch Erfahrungen über mögliche Lösungen ausgetauscht werden. Andererseits soll die SLL daraus ersehen, welche Probleme im Land am häufigsten auftreten, wo al-



so die künftigen Schwerpunkte zu setzen sind.

Die bisherige Testphase mit dem Observatorium hat verschiedene Schwachstellen zu Tage gebracht, doch hat sich die Idee als richtig herausgestellt. Im Sinne unserer Resolution wird das Observatorium demnächst erweitert: es erhält sozusagen vier Teleskope mit den Blickrichtungen auf Öffentliche Lärmquellen, Nachbarschafts- und Freizeitlärm, Emissionsgrenzwerte und schliesslich allgemeine Lärmfragen. Durch diese Bündelung sollen die beiden Ziele des Observatoriums effizienter verfolgt werden. Gleichzeitig werden die Benutzer mit der Resolution vertraut gemacht.

Die derart ausgebaute Homepage wird voraussichtlich ab Anfang Mai funktionell sein.

25. April 2007: Internationaler Tag gegen den Lärm, NAD = Noise Awareness Day

Der 25. April ist internationaler Tag gegen den Lärm - auch in der Schweiz. Eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Schweizerischen Gesellschaft für Akustik, des Cercle Bruit, der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz und der Schweizerischen Liga gegen den Lärm, unterstützt vom Bundesamt für Umwelt Bafu und dem Bundesamt für Gesundheit BAG, hat die Thematik gewählt und die schriftlichen Unterlagen vorbereitet. Die Gruppe wird von den Kantonen mitfinanziert. Ziel der Aktivität ist es, die Aufmerksamkeit der Medien auf die negativen gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms zu richten und an diesem Tag im ganzen Land den Lärm in den Brennpunkt der Medien zu rücken. Die praktische

Arbeit wurde vom Büro Ökomobil in Luzern ausgeführt. Der SLL-Geschäftsführer Dr. Peter Ettlter wird am Vorabend 24.4.2007 in einem Interview von Radio DRS-1 zu hören sein.

Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) schreibt über die Lärmwirkungen:

Lärm schadet vielfach der Gesundheit des Menschen und beeinträchtigt seine Aktivitäten in der Schule, am Arbeitsplatz, zuhause und in der Freizeit. Allein Verkehrslärm beeinträchtigt heute die Gesundheit von fast jedem dritten Europäer. Die wichtigsten Gesundheitsrisiken durch Lärm sind nach Ansicht der WHO:

- Schmerzen und Hörermüdung

- Hörschäden, inklusive Tinnitus
- Beeinträchtigung von Sprache und Kommunikation
- Schlafstörungen mit allen kurz- bis langfristigen Konsequenzen
- Kreislaufbedingte Erkrankungen
- Hormonelle Reaktionen (Stresshormone) und ihre möglichen Konsequenzen für den menschlichen Stoffwechsel und das Immunsystem
- Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit in Schule und Arbeit
- Beeinträchtigung im sozialen Verhalten (z.B. Aggressivität)
- Belästigung

Details siehe

www.euro.who.int/Noise?language=German

Die vorliegende Ausgabe der SLL-Info wird zusammen mit jener vom Februar verschickt, welche wegen langer Auslandsabwesenheit der 1-Mann-Redaktion verzögert ausgeliefert wurde. Wir bitten unsere Mitglieder um Nachsicht.