

Sitzung vom 1. September 2010

**1271. Anfrage (Massnahmen gegen Schienenlärm)**

Kantonsrat Josef Wiederkehr, Dietikon, sowie die Kantonsrätinnen Rosmarie Joss, Dietikon, und Barbara Angelsberger, Urdorf, haben am 21. Juni 2010 folgende Anfrage eingereicht:

Wenn die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene Erfolg haben möchte, muss der Güterverkehr auf der Schiene deutlich leiser werden. Aufgrund der starken Überlastung des Schienennetzes müssen die Güterzüge nachts verkehren mit der Folge einer teilweise starken Beeinträchtigung der Anwohner. Der Bahnlärm hängt von vielen Faktoren ab wie z. B., welcher Zugtyp wie schnell vorbeifährt, vom Ausbau des Schienenbettes, vom Rollmaterial und ob Gebäude den Schall reflektieren. Das Bundesamt für Umwelt hat die Abteilung Akustik/Lärminderung der Forschungsinstitution Empa beauftragt, ein Modell für die Lärmbelastung entlang des Schweizer Schienennetzes zu entwickeln. Auf dem Computercluster Impazia haben Forscher das Computermodell sonRAIL entwickelt, das den Lärm sichtbar macht. Das Modell erstellt regionale Lärmkarten und liefert Ergebnisse hinsichtlich der Wirksamkeit von Schallschutzmassnahmen. Während der Entwicklungsphase des Simulationsmodells führten Empa-Forscher zusammen mit ihren Projektpartnern zwischen 2007 und 2009 Lärmmessungen an rund 15 000 vorbeifahrenden Zügen an 18 verschiedenen Orten durch. Sie fanden u. a. heraus, dass eine «akustische Schleifung» der Schienen den Lärm bereits um die Hälfte reduzieren könnte.

Fragen:

1. Ist dem Regierungsrat dieses Computermodell bekannt?
2. Mit welchen Massnahmen fördert der Kanton die Reduzierung der Lärm- und Emissionswerte im Schienenverkehr?
3. Wird das Computermodell sonRAIL bereits angewandt?
4. Besteht bereits eine Kooperation mit der Empa oder anderen Forschungsinstitutionen mit dem Ziel, Lärmschutzmassnahmen zu verbessern und den Güterverkehr insgesamt zu optimieren? Wenn nicht, könnte sich der Regierungsrat vorstellen, in Zusammenarbeit mit Empa das Lärmpotenzial der Schienennetze und Züge zu messen sowie die Wirkung von bestehenden Schall- und Lärmschutzmassnahmen zu prüfen?

5. Ausländische Güterzüge dürfen in der Schweiz ohne Auflagen verkehren. Dies hat besonders negative Auswirkungen auf direkte Anwohner, denn oftmals wird veraltetes und damit lautes Rollmaterial benutzt. Wie hoch ist der Anteil (in Prozent) von ausländischen Güterzügen, die den Kanton Zürich durchqueren?
6. Der Thurgauer Regierungsrat verlangt die Einführung eines international koordinierten Lärmbonus. Wie steht der Regierungsrat zu solchen abgestuften Trasseengebühren? Würde er den Regierungsrat des Kantons Thurgau in dieser Forderung unterstützen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Rosmarie Joss, Dietikon, sowie Barbara Angelsberger, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

sonRAIL ist ein Projekt des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) mit dem Ziel, ein Eisenbahnlärmberechnungsmodell zu entwickeln und das Verständnis der Lärmentstehung beim Schienenverkehr zu verbessern. Dadurch soll gewährleistet werden, dass situationsgerecht die wirksamsten emissionsbegrenzenden Massnahmen getroffen werden können. Das Berechnungsmodell wurde von der Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) in Zusammenarbeit mit einem internationalen Forschungsteam entwickelt.

Zu Fragen 2 und 4:

Der Vollzug der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) in Bezug auf Eisenbahnanlagen, insbesondere betreffend Emissionsbegrenzungen, Sanierungen sowie die Ermittlung und Beurteilung von Lärmimmissionen, liegt im Kompetenzbereich des Bundes. Zuständig ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation bzw. das Bundesamt für Verkehr (BAV; Art. 45 Abs. 3 lit. a LSV). Das BAV informiert jährlich über den Stand der Lärmsanierungen der Eisenbahnen. Der aktuelle Standbericht ist im Internet unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) abrufbar. Zudem nimmt das BAV im Rahmen des «Monitorings Eisenbahnlärm» laufend eine messtechnische und bahnunabhängige Überprüfung der Sanierungsprognosen vor. Die Ergebnisse sind auf der erwähnten Internetseite veröffentlicht.

Für die Kantone sind in Bezug auf den Lärmschutz von Eisenbahnanlagen nur Aufgaben im Zusammenhang mit Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden vorgesehen (Verordnung vom 14. November 2001 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen [VLE; SR 742.144.1], insbesondere Art. 32). Die Projektierung und die Umsetzung der Schallschutzmassnahmen an Fenstern von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen erfolgt im Auftrag des Bundes durch die Kantone. Im Kanton Zürich ist die Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion zuständig.

Zu Frage 3:

sonRAIL ist noch nicht in den handelsüblichen Lärmberechnungsprogrammen implementiert, da der Rechenaufwand sehr hoch ist. Es wird aber von der Empa im Auftrag des BAFU bereits für exemplarische Rechnungen eingesetzt. Es ist zudem vorgesehen, dass sonRAIL das zukünftige Referenzmodell für den Eisenbahnverkehr wird. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Bundesstellen und die SBB für die Lärmoptimierung von zukünftigen Massnahmen an der Quelle (z. B. Rollmaterial, Gleislagerungen) sonRAIL einsetzen werden.

Zu Frage 5:

Für sämtliche Güterzüge, die in der Schweiz verkehren, gelten die gleichen gesetzlichen Auflagen. Güterzüge schweizerischer Transportunternehmungen weisen aufgrund des überwiegenden Anteils an Schweizer Wagen einen höheren Anteil an lärmarmem Rollmaterial auf. Es bestehen keine Statistiken zum Anteil ausländischer Wagen von Güterzügen, die den Kanton Zürich durchfahren. Im Rahmen des «Monitorings Bahnlärm» (vgl. die Beantwortung der Fragen 2 und 4) hat das BAV festgestellt, dass bei der Messstelle Steinen an der Gotthardachse der Anteil lärmarmen Güterwagen bei rund 50% liegt. Auf den Kanton Zürich bezogen gehen die SBB in ihrer Stellungnahme davon aus, dass entlang der Transitachse Singen–Schaffhausen–Zürich Seebach–Wettingen–Freiamt und weiter Richtung Gotthard ein ähnliches Verhältnis zwischen lärmarmen und lärmstarken Güterzügen besteht.

Zu Frage 6:

Das BAV erarbeitet im Rahmen der Arbeiten zur Bahnreform 2.3 ein neues Trassenpreissystem. Die Lärmbelastung wird auch in diesem System berücksichtigt. Der Regierungsrat begrüsst die Bestrebungen des Bundes, die Lärmerzeugung von Güterwagen beim Trassenpreis inskünftig stärker zu gewichten, und wird die entsprechenden Entwicklungen beobachten und wo möglich im Sinne dieser Ausführungen Einfluss nehmen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**