

Sitzung vom 19. September 2001

1447. Anfrage (Schallschutzmassnahmen gegen den Bahnlärm)

Kantonsrätin Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, und Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, haben am 2. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Dank FinÖV werden jährlich Gelder für Schallschutzmassnahmen gegen den Bahnlärm freigegeben. Die Huckepacklinien werden oder wurden bereits als erste saniert, weitere Hauptachsen werden ihrer Befahrungsdichte entsprechend folgen. Das ganze Schienennetz soll 2015 saniert sein. Für die Betroffenen eine lange, lärmige Zeit.

Am Beispiel der Bahnlinie Winterthur–Winterthur Grüze präsentiert sich die Situation wie folgt: Die Züge durchqueren ein dichtes Wohngebiet. Der Baubeginn von Lärmschutzwänden ist für Winterthur auf das Jahr 2004 in Aussicht gestellt und kann bis zu sechs Jahren dauern.

In diesem Zusammenhang drängen sich folgende Fragen auf:

1. Ist der Regierungsrat bereit, sich für die betroffene Bevölkerung unseres Kantons bei den SBB einzusetzen?
2. Ist dem Regierungsrat bekannt, ob ein Realisationsprogramm besteht? Wenn ja, mit welchen Prioritäten werden welche Strecken saniert?
3. Kann der Sanierungszeitplan eingehalten werden?
4. Auf verschiedenen Linien wie zum Beispiel Winterthur–Winterthur Grüze gab es starke Zugsfrequenzerhöhungen. Dürfen die Anwohnenden nun hoffen, diese Strecke werde wegen der nochmals gesteigerten Emissionen früher saniert werden?
5. Moderne, leise Züge führen oft einen alten lärmigen Postwagen am Ende des Zuges mit, der den Effekt der leisen Züge wieder zunichte macht. Sie fallen speziell nachts auf, wenn schon ein einzelner Wagon ausreicht, um die Bevölkerung aus dem Schlaf zu reissen. Könnten die Postwagons prioritär lärmsaniert werden? Wenn ja, auf wann?
6. Beim Abbremsen der Güterzüge entstehen markant erhöhte Emissionen, da die Puffer der einzelnen Wagons aufeinander prallen. Werden die Lokomotivführer angehalten, nachts möglichst ruhig durch städtisches Gebiet zu fahren, das heisst so langsam zu fahren, dass nicht abgebremst werden muss?
7. Wie viele Züge befahren heute die Strecke Winterthur–Winterthur Grüze in 24 Stunden? Und mit wie viel rechnet man im Jahr 2015?
8. Sind darin die Bewegungen, die durch die Zugwaschanlage ausgelöst werden, inbegriffen? Wenn nein, wie viele Zugsbewegungen generiert die Anlage heute in 24 Stunden? Und im Jahr 2015?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, und Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Nach dem Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144) ist der Vollzug dieses Gesetzes Bundessache. Der Bundesrat hat die Gesamtverantwortung für die termin- und kostengerechte Realisierung sowie für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben dem Bundesamt für Verkehr (BAV) übertragen. Für die Projektierung und Durchführung der Massnahmen sind die Bahnen verantwortlich.

Die Gemeinden und Kantone mit hängigen Lärmsanierungsverfahren, darunter auch der Kanton Zürich, sind im April 2000 vom BAV schriftlich über den Stand und das Vorgehen zur Lärmsanierung der Eisenbahnen informiert worden. Weiter hat das BAV am 23. Mai 2000 die Bearbeitungsreihenfolge der Sanierungseinheiten bekannt gegeben: zuerst werden die Huckepackkorridore Gotthard und Lötschberg projektiert und saniert, anschliessend die netzweiten Sanierungseinheiten auf Grund des Kriteriums der Betroffenheit. Die bereits früher eingeleiteten Sanierungsmassnahmen entlang dem Huckepack-Korridor Gotthard mussten infolge des neuen Gesetzes zum Teil überarbeitet werden. Im Kanton Zürich betrifft dies die Stadt Dietikon, wo das BAV das entsprechende Plangenehmigungsverfahren am 27. März 2001 eröffnete.

Die bevorstehende netzweite Sanierung bestehender ortsfester Eisenbahnanlagen mittels baulicher Massnahmen richtet sich nach dem Emissionsplan 2015. Dieser bezweckt die Sicherstellung eines netzweit abgestimmten und einheitlichen Vollzugs der Sanierungsmassnahmen. Er beruht auf Emissionsberechnungen, die auf der Grundlage der künftigen, genehmigten Angebots- und Fahrplankonzepte (Bahn 2000 1. Etappe, NEAT, S-Bahnen) sowie eines realistischen Zuwachses des Güterverkehrsaufkommens für den Zeithorizont 2015 angestellt wurden. Gemäss diesen Kriterien ist die Lärmsanierung der Strecke Winterthur–Winterthur Grüze ab 2007 vorgesehen.

Es trifft zu, dass die Zugszahlen auf dem Streckenabschnitt Winterthur–Winterthur Grüze bzw. Oberwinterthur in den letzten Jahren spürbar zugenommen hat (Halbstundentakt der Schnellzüge nach St. Gallen und der S-Bahn ins Tösstal, zusätzliche Schnellzüge nach Konstanz usw.). Auf den beiden bis kurz vor Grüze parallel geführten Doppelspuren verkehren heute zusammen rund 550 Züge pro Tag. Dabei sind die Güterzüge und die rund 60 Fahrten im Zusammenhang mit dem Unterhaltszentrum Oberwinterthur (Zugwaschanlage) mit gezählt. Da der Emissionsplan nicht vom heutigen Verkehrsaufkommen, sondern von dem im Jahre 2015 erwarteten ausgeht (der durch das Unterhaltszentrum Oberwinterthur erzeugte Zugsverkehr ist dabei mit berücksichtigt), ändert die in den letzten Jahren eingetretene Frequenzzunahme nichts am Zeitpunkt für die Lärmsanierung der Strecke Winterthur–

Winterthur Grüze. Dank verbessertem Rollmaterial werden die Lärmemissionen aber bereits früher abnehmen.

Im Rahmen der Lärmsanierung der Bahnen durch technische Massnahmen an Schienenfahrzeugen ist vorgesehen, die Reisezüge, einschliesslich der noch vorhandenen älteren Gepäckwagen, bis 2004 lärmarm auszurüsten. Für die bezüglich Lärmemissionen besonders kritischen Güterwagen und Postwagen werden zurzeit Betriebserprobungen für Anpassungsmassnahmen durchgeführt, die eine dauerhafte Lärmsanierung sicherstellen sollen. Die SBB rechnen damit, bis 2004 entsprechende Lösungen homologieren zu können, so dass anschliessend auch mit dem Umbau der Güterwagen begonnen werden kann.

Die Forderung nach einer «angepassten Geschwindigkeit» der Güterzüge in städtischen Gebieten lässt sich bei der heutigen Beanspruchung des Streckennetzes nicht erfüllen. Unter Berücksichtigung von verschiedenen Kriterien wie Prioritäten im Gesamtsystem, fließender Betriebsablauf, Kapazitäten und Pünktlichkeit entscheidet die operative Betriebsführung (Produktionssteuerung, Betriebsleitzentrale, Dienststelle) über Streckenfreigabe und Geschwindigkeiten. Der Lokomotivführer verfügt in diesem System über keinen nennenswerten Spielraum bei der Bestimmung der gefahrenen Geschwindigkeit, sondern muss gemäss den pro Abschnitt definierten Dispositiven fahren. Die Freigabe wird jeweils von der Betriebsleitzentrale ausgelöst. Ausserdem führen Baustellen in der Nacht dazu, dass keine zusätzlichen Kapazitäten bestehen, die eine abweichende Fahrgeschwindigkeit zulassen würden.

Die Notwendigkeit eines netzweit abgestimmten, einheitlichen Vorgehens bei der Lärmsanierung der Eisenbahnen kann nicht bestritten werden. Die Prioritätenordnung ist nach einheitlichen, objektiven Kriterien vorgenommen worden. Auf Grund der Tatsache, dass die Lärmsanierung der Huckepack-Korridore termingerecht erfolgt, besteht kein Anlass, an der Einhaltung der zeitlichen Vorgaben für die weiteren Schritte der Lärmsanierung der Eisenbahnen durch die SBB zu zweifeln. Diese haben die für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms notwendigen personellen und instrumentellen Voraussetzungen geschaffen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V.
Hirschi