



*Schienenbonus: Eisenbahnunterführung Langstrasse, Zürich.
Bild: Gaetan Bally (Keystone)*

Bundesbahnen

Züge sind lärmiger als Autos

In der Schweiz profitieren die Bahnen beim Lärmschutz von einem «Schienenbonus». Dieser entspricht allerdings nicht mehr dem Stand der Forschung: Züge werden von der Bevölkerung als mindestens so störend wahrgenommen wie Motorfahrzeuge.

22.08.2018

Von Philipp Gut

Die Diskussion um den Schienenlärm in der Schweiz zieht Kreise. Nach unserem Bericht von letzter Woche über den Streit um die Einhaltung der Lärmschutz-Grenzwerte auf SBB-Strecken am Zugersee («Die im

Dunkeln sieht man nicht – aber man hört sie», Nr. 33/18) haben sich Betroffene aus anderen Gebieten gemeldet. Der Widerstand formiert sich von Bern über den Aargau bis zum Bodensee.

Moosseedorf – In der Berner Gemeinde wehren sich Anwohner gegen die aus ihrer Sicht unzumutbare Lärmbelastung durch Züge. Die SBB brauchten die Strecke neuerdings für den Güterverkehr in Richtung Lötschberg, sagt Jürg Aeschbacher, der in Geleisenähe wohnt und von Beruf Glasbauexperte ist. «Die Züge sind elend lang und elend laut», so Aeschbacher. Sie würden von bis zu drei Lokomotiven gezogen.

Wie lange die Züge sind, spielt insofern eine Rolle, als die Länge der Zugkompositionen eine der Variablen bildet, die zur Berechnung der Lärmemissionen herangezogen werden, ebenso wie die Geschwindigkeit, das Rollmaterial und die Kurvenneigung der Geleise. Unterstützung erhielt Aeschbacher vom Gemeindepräsidenten von Moosseedorf, Peter Bill. Die SBB sollten Lärmmessungen vornehmen und allenfalls eine Schallschutzwand aufstellen, forderten sie. Doch die Bundesbahnen lehnten dies ab. Messungen vor Ort seien nicht nötig, die Lärmwerte liessen sich exakt berechnen, so die Antwort der SBB.

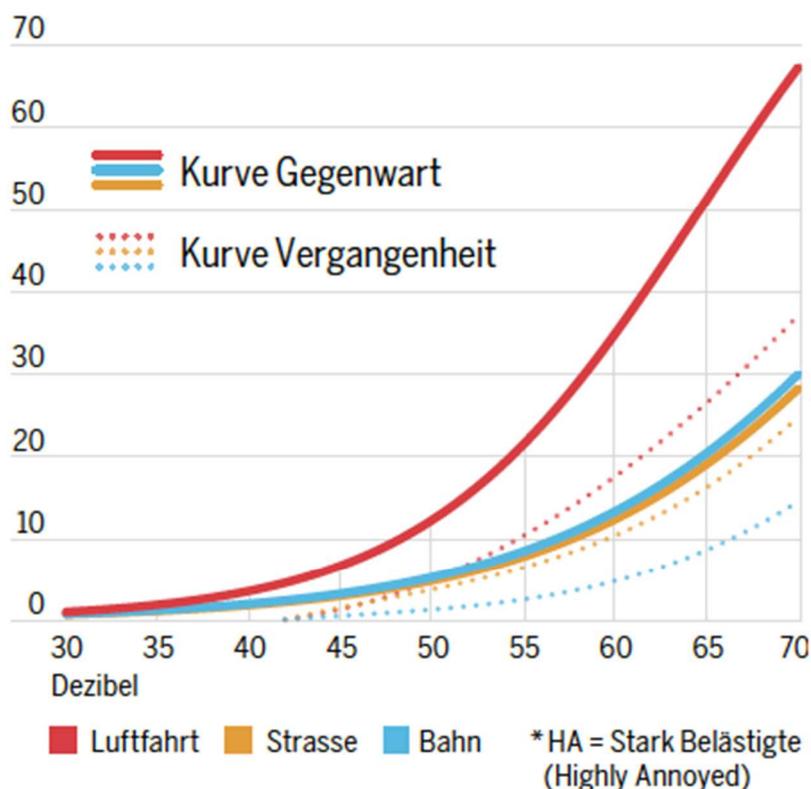
Villnachern – Ähnliche Erfahrungen machte die aargauische Gemeinde Villnachern, wo der 4-Meter-Korridor mit dem Neat-Güterverkehr vorbeiführt. Die Anzahl der Zugsdurchfahrten habe sich verdoppelt, sagt Gemeindeschreiber Benjamin Plüss. Im Dorf erwuchs Widerstand, über 400 Personen – fast ein Viertel der Bevölkerung – unterzeichneten eine Petition mit dem Ziel, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr zu senken. Wie die Moosseedorfer verlangten die Villnacher von den SBB eine Messung der Lärmwerte, doch auch hier

winkten die Bundesbahnen ab mit der Begründung, es gebe Lärmprognosen aus früheren Jahren, und die würden immer noch gelten. Schliesslich sprang der Kanton Aargau ein und liess durch ein Ingenieurbüro Messungen vornehmen. Dieses kam zum Schluss, dass die Prognosewerte der SBB «weitestgehend korrekt zu sein scheinen». Für einen abschliessenden Vergleich müsste man jedoch das digitale Berechnungsmodell der SBB kennen – und die Einsicht in dieses Modell fehle, schreibt das mit der Messung beauftragte Büro Mike Thoms aus Burgdorf. Zudem habe es technische Probleme gegeben: «Leider stellte sich erst nach Ablauf der Messungen heraus, dass die vorgesehene Videokamera [...] für diesen Einsatz ungeeignet ist», heisst es im Bericht. «Eine Dokumentation der Zugvorbeifahrten und somit die Bestimmung der einzelnen Zugkompositionen samt gefahrenen Geschwindigkeiten war somit nicht möglich.» Man könne deshalb im Nachhinein «keine repräsentative Umrechnung der Daten auf jahresdurchschnittliche Verhältnisse vornehmen».

Einen Vorbehalt macht auch Gemeindeschreiber Plüss geltend: Während der Messungen seien Unterhaltsarbeiten an der Strecke vorgenommen worden, die Resultate seien deshalb «nicht ganz aussagekräftig», so Plüss. Die Gemeinde verlange von den SBB seit langem die Herausgabe der Geschwindigkeitsdaten, bekomme sie aber nicht.

Störender Schienenlärm

Veränderung des Lärmempfindens, in Prozent HA*



QUELLE: INTER-NOISE 2016

Schienenlärm wird als beeinträchtigender erlebt.

Rorschach – Der Anwalt Peter Dietsche kämpft mit juristischen Mitteln um besseren Lärmschutz. Seine Ehefrau besitzt zwei Liegenschaften an der Strecke St. Gallen–München, einer Hochfrequenzlinie, die auf Doppelspur ausgebaut werden soll. Der Fall liegt derzeit beim Bundesgericht. Dietsche bezweifelt, dass die Lärmprognosen der SBB zutreffen. Die Anzahl der Durchfahrten und die Geschwindigkeit der Züge seien höher als ausgewiesen, vermutet er. Er hat deshalb die Erstellung von Schallschutzwänden beantragt, dies hätten die SBB aus Kostengründen aber abgelehnt.

Ob in diesen und in anderen Fällen die Lärmschutzgrenzwerte eingehalten werden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilen. Der Eindruck entsteht allerdings, dass sich

die SBB wenig kooperativ zeigen und auch wenig Lust verspüren, Transparenz herzustellen. «Die Berechnungsgrundlagen der SBB sind für Aussenstehende schwer kontrollierbar», sagt Jean-Marc Wunderli, Gruppenleiter Umweltakustik bei der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa). Führten Externe im Auftrag der Bundesbahnen Lärmstudien durch, stellten die SBB die Daten zur Verfügung. Das entsprechende Wissen sei stark auf die SBB konzentriert, man müsse ihnen mehr oder weniger glauben. Für andere Player sei eine Kontrolle schwierig. Man könne von aussen daher schwer beurteilen, ob die SBB ihren Wissensvorsprung zu ihren Gunsten ausnützten oder nicht, sagt Wunderli.

Erkenntnisse aus der Lärmforschung

Der Empa-Akustiker weist auf eine weitere Schwachstelle bei der Berechnung des Zugslärms hin. In der Schweiz profitieren die Bahnen vom sogenannten Schienenbonus. Das bedeutet: Weil die Bevölkerung den Schienenlärm angeblich als weniger belastend empfindet als den Strassenlärm, werden beim Lärm, den die Züge verursachen, 5 bis 15 Dezibel abgezogen. Anders ausgedrückt: Züge dürfen offiziell lauter sein als Autos und Motorräder. Dieser Schienenbonus entspricht jedoch nicht mehr dem Stand der Forschung. Das zeigt eine noch unveröffentlichte Studie unter der Leitung von Mark Brink vom Bundesamt für Umwelt (Bafu). Dazu wurden 5600 Personen befragt, wie störend sie den Lärm von Schienen-, Strassen- und Luftverkehr wahrnehmen würden. Verglichen wurden die Aussagen mit einer Metastudie der EU-Kommission, welche die massgeblichen früheren Studien auswertete. Dabei zeigen sich deutliche Verschiebungen: Wurde der Schienenlärm früher als weniger störend empfunden als der Strassenlärm, sind die entsprechenden Kurven (siehe Grafik) heute fast deckungsgleich. Der durch die Schiene verursachte Lärm

wird sogar noch als etwas beeinträchtigender erlebt als das Rauschen und Röhren der Motorfahrzeuge.

In Deutschland haben die Behörden auf die neuen Erkenntnisse aus der Lärmforschung reagiert und den dort ebenfalls bis vor kurzem existierenden Schienenbonus abgeschafft. Deutsche Gerichte hatten dies gefordert. In der Schweiz dürfte die Diskussion um die Bevorzugung von SBB & Co. und die damit verbundene Belästigung der Anrainer erst noch lanciert werden.