



«Das könnte System haben»: SBB-Zug auf dem einspurigen Streckenabschnitt bei Walchwil.
Bild: Gaetan Bally (Keystone)

Inhalt

Schweizerische Bundesbahnen

Die im Dunkeln sieht man nicht – aber man hört sie
**Produzieren die Schweizerischen Bundesbahnen mehr
Zuglärm als sie ausweisen? Zwei Gutachten nähren Zweifel
an der Korrektheit der Angaben. Auf die SBB könnten
Gerichtsprozesse und teure Lärmschutzmassnahmen
zukommen.**

15.08.2018

Von Philipp Gut

Andreas Schaub versteht von Berufes wegen viel von
Gesundheitsprävention: Er ist Facharzt für Gynäkologie und
Geburtshilfe. Inzwischen ist Schaub aber auch zu einem Fachmann in
Sachen Gesundheitsvorsorge beim Bahnlärm geworden. Privat wohnt
er in Walchwil im Kanton Zug, und dort ist er mit dem Lärm der Züge

konfrontiert, die von Zürich und vom Kantonshauptort in Richtung Arth-Goldau, Gotthard und Tessin fahren (und umgekehrt).

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wollen die Strecke auf eine Doppelspur ausbauen. In Zukunft werden dort viel mehr Züge als heute passieren, wohl auch Güterzüge, dies aufgrund einer Zusatzvereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland zur Neat (Neue Eisenbahn-Alpentransversale). Güterzüge gelten als besonders lärmintensiv. Schaub und seine Mitstreiter haben deshalb die IG Neat Zug gegründet, um ihren Anliegen Gehör zu verschaffen. Dabei sind sie auf brisante Befunde gestossen, die nicht nur für die Region um den Zugersee bedeutsam werden könnten: Laut der Interessengemeinschaft operieren die SBB mit falschen Zahlen, was die Geschwindigkeit der Züge (und folglich die Lärmbelastung) betrifft. Was für die Strecken Zug-Walchwil-Arth-Goldau und Immensee-Arth-Goldau gelte, treffe möglicherweise auch auf andere Strecken im ganzen Land zu, so lautet der Verdacht.

Dicke Post für die SBB

Das ist dicke Post für die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV). Falls die Vorwürfe stimmen und sich auch andernorts Abweichungen von den deklarierten Werten ergeben, könnte es für die SBB teuer werden. Der gesetzliche Hintergrund: Das Bundesamt für Verkehr erstellt gemäss Lärmschutz- und Geoinformationsverordnung einen Lärmbelastungskataster für die Eisenbahnanlagen. Darin sind die verbindlichen Belastungswerte des Eisenbahnlärms festgehalten. Zusätzlich führt das BAV einen sogenannten Emissionskataster. Er dient der Kontrolle, ob die festgelegten zulässigen Immissionen nicht überschritten werden.

Hier nun liegt der Hase im Pfeffer. Die IG Neat Zug bezweifelt, dass die SBB-Züge lärmschutzmässig im zulässigen Bereich unterwegs sind, denn die SBB würden die Fahrgeschwindigkeiten für den Emissionsplan zu tief auszuweisen, sagen die Vertreter der IG. Die Züge seien oft zu laut, da sie schneller fahren würden als deklariert, so die Kritik. Gibt es dafür Belege?

«Ja, natürlich», entgegnet Andreas Schaub und verweist auf ein Gutachten, welche die Interessengemeinschaft beim Ingenieurbüro Ballmer und Partner in Aarau 2018 in Auftrag gegeben hat. Dieses hat vor Ort Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Grundsätzlich gilt: Je schneller die Züge fahren, desto lärmiger sind sie.

Abweichungen von 20 Prozent

Für die einschlägigen Streckenabschnitte geben die SBB bei den Geschwindigkeiten die folgenden konkreten Zahlen an: Auf «Zugersee Ost» für Personenzüge 70 km/h und für Güterzüge 63 km/h, auf «Zugersee West» für Personenzüge 72 km/h und für Güterzüge 60 km/h. Diese Werte dienen dem BAV als Basis für die Emissionsberechnungen bezüglich Lärm.

Die Messungen auf «Zugersee West», die das Ingenieurbüro Ballmer und Partner Anfang Juli vorgenommen hat, weichen von diesen deklarierten Werten deutlich ab. Sämtliche der neunzehn geprüften Züge waren schneller unterwegs als angegeben. Der schnellste Personenzug erreichte 83 km/h (statt 72 km/h), der schnellste Güterzug 75 km/h (statt 60 km/h). Das entspricht einer Abweichung von bis zu 20 Prozent und mehr. Während der Messungen, so heisst es im Gutachten, seien «entlang dem Bahntrasse Bauarbeiten im Gange» gewesen. Es könnte also sein, dass die Züge dort sonst sogar noch etwas rasanter fahren.

Das Gutachten von Ballmer und Partner ist nicht das einzige, welches die IG Neat Zug ins Feld führt. Bereits 2013 nahm das Büro Planteam Messungen im Auftrag der SBB auf «Zugersee Ost» vor. Auch dort kam es zu Abweichungen von der angegebenen Norm. Personenzüge fuhren bis zu 82 km/h (statt 70 km/h), Güterzüge bis 72 km/h (statt 63 km/h). Die SBB und das BAV bemerkten offenbar diese Differenz nicht, die angehörten Gerichte auch nicht.

Bei beiden Untersuchungen stimmen die im Emissionsplan festgeschriebenen Werte also nicht mit den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten der Züge überein. Gehen die SBB auch andernorts von möglicherweise unzutreffenden Daten aus? «Es wäre erstaunlich, wenn es nur an den gemessenen Standorten Abweichungen gäbe und sonst nirgends in der Schweiz», formuliert Andreas Schaub. Er hält es für wahrscheinlich, dass die Grundlagen für die Lärmberechnungen auch an anderen Orten falsch sein könnten. «Das könnte System haben», vermutet er.

Es wäre an den SBB, hier Transparenz herzustellen. Doch die Bundesbahnen hüteten ihre Fahrplangeschwindigkeiten wie ein Betriebsgeheimnis, kritisiert Schaub. Tatsächlich macht es den Eindruck, dass die Bundesbahnen in diesem Bereich schalten und walten können, wie sie wollen. Einen Hinweis darauf liefert jedenfalls eine E-Mail-Nachricht der zuständigen Aufsichtsbehörde, des Bundesamts für Verkehr. «Die detaillierten, vollständigen Grundzahlen dieser sehr komplexen Berechnungsalgorithmen liegen nur den SBB vor», schrieb das BAV, Sektion Direktionsgeschäfte, schon vor Jahren. Und weiter: «Die Bundesämter besitzen lediglich die definitiv festgelegten, kumulierten Zahlen.» Mit anderen Worten: Das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde der SBB kennt die Datenbasis gar nicht, die dem von ihm verantworteten Emissionsplan

zugrunde liegt. Wie kann es dann aber seriös beurteilen, ob sie stimmt?

«Ich zweifle an der Glaubwürdigkeit der Aufsichtsbehörden», sagt Paul Stopper, Verkehrsplaner, Erfinder der Zürcher Durchmesserlinie und einer der angesehensten Bahnexperten der Schweiz. Die SBB hätten so viel Macht, weil sie nicht wirklich kontrolliert würden, so Stopper. Das gelte wohl auch in der Lärmfrage. Die IG Neat Zug bringe in diesem Punkt «starke Argumente» vor. Die Zweifel an der Richtigkeit der Angaben im Emissionsplan bestünden seiner Ansicht nach zu Recht.

Stopper wird noch grundsätzlicher: Auch vom Planerischen her überzeuge ihn der vorgesehene Doppelspurausbau auf der Strecke Zug–Walchwil–Arth-Goldau und die Planung der SBB für die Neat-Zubringer in der Zentral- und Innerschweiz nicht. Für den Gütertransport sei die nach wie vor grösstenteils einspurige Strecke Zug–Walchwil–Arth-Goldau ohnehin denkbar ungeeignet. Die Planung der SBB komme ihm vielerorts vor wie ein «konzeptloses Gebastel». Nicht verständlich ist für ihn, dass sich sowohl die SBB als auch der Kanton Zug seit Jahren gegen die «Spange Rotkreuz» auf der anderen Seeseite zur Wehr setzen, obwohl diese im Sachplan Verkehr des Bundes seit langem enthalten ist.

Niemand fühlt sich verantwortlich

Hakt man bei den SBB nach, erhält man erstaunliche Antworten. Fragen rund um den Emissionsplan 2015 beantwortete die zuständige Behörde BAV, schreibt eine SBB-Sprecherin auf Anfrage der *Weltwoche*. Und das BAV sagt, dass nur die SBB die entsprechenden Daten besässen. Auch das Bundesamt für Umwelt (Bafu), bei dem die Lärmexperten angesiedelt sind, verweist wiederum auf das BAV. Man schiebt sich also gegenseitig den Ball zu,

niemand fühlt sich verantwortlich. Offenbar nicht einmal die Aufsichtsbehörde BAV selber. Die im Dunkeln sieht man nicht. Aber man hört sie.

Die IG Neat Zug beschritt in Sachen «Infrastrukturmassnahmen Zugersee Ost» den Rechtsweg. Der Fall landete vor dem Bundesgericht. Mit Urteil vom 25. Juni 2018 wiesen die Lausanner Richter die Beschwerde der Interessengemeinschaft ab. Was die Lärmfrage angeht, wollte das Bundesgericht sich nicht festlegen. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) und das Bundesamt für Umwelt hätten eine Überprüfung der wissenschaftlichen Grundlagen der Lärmgrenzwerte eingeleitet. Ein erster Bericht dazu sei, wenn auch um Jahre verspätet, frühestens 2020 zu erwarten. Dieser Überprüfung sei nicht vorzugreifen. Auf die Messungen in den zitierten Gutachten und auf die Differenz zu den offiziellen Zahlen ging das Bundesgericht gar nicht erst ein.

Bahnexperte Paul Stopper kritisiert das Bundesgerichtsurteil scharf: «Die Richter schreiben einfach ab, was die SBB geschrieben haben.» Sie hätten den Fall in Bausch und Bogen beurteilt, ohne die nötigen Fachkenntnisse und ohne sich wirklich um die Sache zu bemühen. Es mache den Anschein, dass das Gericht sich – «wie in vielen anderen Fällen» – gerne auf die Seite der Behörden und der SBB schlage. Die IG Neat Zug erwägt, in Revision zu gehen. Gleichzeitig bereitet sie den Gang nach Strassburg an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte vor. Wenn nicht alles täuscht, werden wir von diesem Fall wieder hören.