

**Vorlage an den Landrat****Beantwortung der schriftlichen Anfrage 2003/054 von Landrat Eric Nussbaumer, SP, vom 06. Februar 2003 betreffend "Wie lauten die aktuellen Zahlen und Prognosen im Bahn-Güterverkehr?"**

vom 3. Juni 2003

Am 06. Februar 2003 reichte Landrat Eric Nussbaumer, SP, die schriftliche Anfrage betreffend "Wie lauten die aktuellen Zahlen und Prognosen im Bahn-Güterverkehr?" mit folgendem Wortlaut ein:

"In den nächsten Jahren soll der Nord-Süd-Güterverkehr stark wachsen und eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene erreicht werden. Im Bereich des geplanten Wisenbergtunnels werden die betroffenen Gemeinden entsprechend von den Lärmauswirkungen "verschont". Für die Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf und Pratteln stellen sich folgende Fragen:

1. Wie viele Güterzüge pro Werktag (Nacht, Tag, pro Richtung) verkehren auf der Stammlinie Basel-Muttenz-Pratteln-Olten a) im Jahr 2003, b) in fünf Jahren, c) für das Jahr 2015 und d) das Jahr 2030? Wie viele Güterzüge pro Werktag (Nacht, Tag, pro Richtung) verkehren auf der Stammlinie Basel-Muttenz-Adlertunnel-Olten a) im Jahr 2003, b) in fünf Jahren, c) für das Jahr 2015 und d) das Jahr 2030?
2. Wie lauten die Annahmen für die Ermittlung des Lärm-Emissionspegels auf der Stammlinie für die entsprechenden Prognosezeitpunkte (Zug-/Rollmaterialtyp, Zuglängen, Geschwindigkeiten) und wie lauten die prognostizierten Emissionspegel?
3. Wie lautet die aktuelle Prognose der SBB/BLS für den Werktag-Güterverkehr (Nacht, Tag, pro Richtung) auf der Stammlinie Basel-Pratteln-Olten nach Fertigstellung des Lötschbergtunnels?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Kritik der IGLS Pratteln u. Umgebung, dass der Emissionsplan 2015 (Veröffentlichung im Juni 2001) der SBB ca. 500 Güterzüge/24 Stunden im Nord-Süd-Transitkorridor nicht berücksichtigt, weil der bundesrätliche Verlagerungsbericht Strasse-Schiene vom März 2002 nicht abgebildet wird?
5. Ab welchen Prognosezahlen und den damit verbundenen Lärmbelastungen für die Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, gedenkt der Regierungsrat sich für eine Begrenzung der Betriebszeit in der Nacht (sinngemäss Nachtflugverbot und Nachtfahrverbot für LKW) auf der Stammlinie Pratteln-Liestal einzusetzen?

6. Wie werden die Daten der Lärm-Monitoring-Station zwischen Itingen und Sissach der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?"

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Prognosen in die Zukunft sind immer mit Unsicherheiten behaftet. Dies gilt auch für den Bahngüterverkehr, der in seinem Verkehrsaufkommen stark von der wirtschaftlichen Lage und anderen Einflussgrössen abhängig ist. Die Cargokunden bestimmen mit ihren Aufträgen das Transportvolumen sehr kurzfristig. Dementsprechend ist es schwierig, verlässliche Prognosen auf längere Zeit zu erstellen. Für die Lösung spezieller Probleme (z.B. Lärmschutzmassnahmen) müssen darum Annahmen getroffen werden.

Damit für die Planung der Lärmschutzmassnahmen einheitliche Annahmen gelten, hat das Bundesamt für Verkehr, gestützt auf Artikel 6 des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144), den Emissionsplan 2015 (EP2015) ausgearbeitet. Der EP 2015 beruht auf den Annahmen, welche in Anhang 2 der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE; SR 742.144.1) festgelegt sind. Er prognostiziert ein Lärm-mass, den Beurteilungspegel Lr(A), in Dezibel für den Tag (= 06.00-22.00 Uhr) und für die Nacht (= 22.00-06.00 Uhr) im Jahresmittel und ist die Grundlage für die Dimensionierung der baulichen Lärmschutzmassnahmen im Rahmen des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

Im EP 2015 wird das Lärm-mass und nicht die Anzahl der Güterzüge definiert. Es dürfen nur so viele Güterzüge verkehren, bis das Lärm-mass erreicht ist. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die Lärmsanierung der Güterwagen. Werden die Güterzüge rascher saniert, als im EP2015 angenommen, dürfen mehr leise Züge fahren.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie viele Güterzüge pro Werktag (Nacht, Tag, pro Richtung) verkehren auf der Stammlinie Basel-Muttenz-Pratteln-Olten a) im Jahr 2003, b) in fünf Jahren, c) für das Jahr 2015 und d) das Jahr 2030? Wie viele Güterzüge pro Werktag (Nacht, Tag, pro Richtung) verkehren auf der Stammlinie Basel-Muttenz-Adlertunnel-Olten a) im Jahr 2003, b) in fünf Jahren, c) für das Jahr 2015 und d) das Jahr 2030?*

Für die Beurteilung der Lärmbelastung gilt das im EP 2015 definierte massgebende durchschnittliche tägliche Lärm-mass am Tag bzw. nachts im Jahresmittel. Werk- bzw. Sonntage werden analog dem Strassenverkehr nicht berücksichtigt. Wird das Rollmaterial mittelfristig leiser als angenommen, bzw. sanieren die europäischen Bahnen ebenfalls ihre Güterwagen, so dürfen zukünftig mehr leise Züge fahren, bis das Lärm-mass erreicht ist. Die Anzahl der Güterzüge allein kann keine Auskunft über die zu erwartende Lärmbelastung und deren Entwicklung geben. Die Frage nach der zukünftigen Anzahl der Güterzüge hat darum nur eine untergeordnete Bedeutung; der Einfluss von

der Lärmsanierung der Güterwagen ist bedeutend grösser. Trotzdem sollen hier einige aktuelle Werte angegeben werden.

In der gemeinsamen Studie der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Deutschen Bahn AG (DB), der Société nationale des chemins de fer français (SNCF) und der Réseau ferré de France (RFF) zur strategischen Gesamtplanung im Raum Basel vom Juni 2002 wird für den Streckenabschnitt Pratteln – Liestal mit folgenden täglichen Zugzahlen gerechnet:

Jahr	Anzahl Güterzüge
• 2003	ca. 93 (ohne Fakultativ- und Extrazüge)
• 2007/8	ca. 155
• 2012	ca. 190
• 2030	ca. 247

Die Angaben sind Tageswerte (24h, werktags) und nicht nach Tageszeiten unterteilt. Sie bilden eine erwartete Nachfrageentwicklung ab. Die Anzahl der tatsächlich gefahrenen Züge wird aufgrund verschiedenster Einflüsse mehr oder weniger von diesen Prognosen abweichen. Es kann sein, dass aufgrund der Lärmmasses nur weniger Güterzüge fahren dürfen, als in der obigen Tabelle dargestellt. In der genannten Studie wird davon ausgegangen, dass keine Güterzüge durch den Adlertunnel verkehren.

2. *Wie lauten die Annahmen für die Ermittlung des Lärm-Emissionspegels auf der Stammlinie für die entsprechenden Prognosezeitpunkte (Zug-/Rollmaterialtyp, Zuglängen, Geschwindigkeiten) und wie lauten die prognostizierten Emissionspegel?*

Der EP 2015 gibt folgende Lärmemissionspegel an:

Gemeinde:	Bahn-km:	Lr,e (A) Tag (06-22 Uhr)	Lr,e (A) Nacht (22-06 Uhr)	Bemerkungen:
Pratteln	km 79.400	82.6 dB	81.2 dB	Linie 700 nördl. der Viaduktstrasse
Pratteln	km 9.170	81.8 dB	79.5 dB	Linie 500 (Stammlinie) auf der Höhe Schlossackerstrasse
Frenkendorf	km 12.000	81.7 dB	79.3 dB	beim Bahnhof SBB

Lr,e (A) = Beurteilungspegel nach LSV in einem (theoretischen) Abstand von 1.00 m ab Gleisachse

Bei der Ermittlung dieser Werte wurde ein Rollmaterialsanierungskonzept berücksichtigt, das von folgenden Anteilen von lärmsanierten bzw. lärmarmen Reisezug- und Güterwagen in Prozenten ausgeht:

Zugsart	Sanierungsgrad
• Reisezüge Schweiz	100%
• Reisezüge Ausland	100%
• Blockzüge	100%
• Rollende Autobahn	60%
• unbegleiteter Kombi-Verkehr (UKV)	50%
• Güterzüge Schweiz (enthalten z.T. auch ausländische Güterwagen)	40%
• Güterzüge Transit	10%

3. *Wie lautet die aktuelle Prognose der SBB/BLS für den Werktag-Güterverkehr (Nacht, Tag, pro Richtung) auf der Stammlinie Basel-Pratteln-Olten nach Fertigstellung des Lötschbergtunnels?*

Es wird, wie in der Antwort auf Frage 1 bereits angegeben, mit ca. 155 Güterzügen gerechnet. Sollte das Lärm-mass ab 2015 überschritten werden, so wird die SBB vom BAV verpflichtet, weitere Massnahmen vorzunehmen. Dies hängt jedoch von der Lärmsanierung der Güterwagen ab.

4. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Kritik der IGLS Pratteln u. Umgebung, dass der Emissionsplan 2015 (Veröffentlichung im Juni 2001) der SBB ca. 500 Güterzüge/24 Stunden im Nord-Süd-Transitkorridor nicht berücksichtigt, weil der bundesrätliche Verlagerungsbericht Strasse-Schiene vom März 2002 nicht abgebildet wird?*

Wie schon in den Beantwortungen der anderen Fragen dargelegt, bezieht sich der EP 2015 nicht auf die Anzahl Zugsbewegungen sondern auf das Lärm-mass. Damit diese Vorgaben durch die SBB AG eingehalten werden können, sind lärmvermindernde Massnahmen auch am europäischen Güterrollmaterial vorzunehmen.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht vom Institut für Land- und Seeverkehr an der Technischen Universität Berlin hat am 09. April 2003 an der ETH Zürich einen Vortrag mit dem Titel "Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr, Ist-Situation und Minderungsmöglichkeiten mit Focus leise Fahrzeuge" gehalten. Er kommt zu folgendem Schluss:

Die Lärmproblematik im Schienenverkehr fokussiert sich immer mehr auf den Güterverkehr. Ursachen sind vor allem die nächtlichen Betriebszeiten, sehr starre internationale Vereinbarungen und eine grosse Anzahl oft schlecht genutzter Wagen. Viele europäische Vorhaben und Forschungsaufträge, wie "Silent Freight" (EU), "Eurosabot" (EU), "Stiller Treinverkehr" (NL), "Lembo" (D), "LowNoiseTrain" (CH, I, A), "Leila" (D, CH) und "Dolomiet Shuttle" (NL) greifen erst, wenn die Grauguss- durch Kompositbremsklötze ersetzt werden. Die hiermit erreichbare Minderung von bis zu 11 Dezibel ist aber immer noch zu wenig. Weitere Massnahmen sind naheliegend. Anreizsysteme sind bisher erst in der Schweiz ansatzweise vorhanden. In naher Zukunft sind aber deutliche Änderungen auf dem europäischen Schienennetz zu erwarten."

Das Güterrollmaterial hat noch ein sehr hohes Sanierungspotential, was aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich wird:

Reduktion am Rollmaterial:	Verbesserungsfaktor:
- 10 dB	10
- 15 dB	33
- 20 dB	100

Bei einer Lärmverminderung von beispielsweise -10 dB könnte die Zugsfrequenz bei gleichem Lärm-mass um den Faktor 10 erhöht werden, dies wird aber wegen der beschränkten Streckenkapazität nicht möglich sein.

Die Regierung versteht die Besorgnis der IGLS Pratteln u. Umgebung. Aufgrund der Tatsache, dass im EP2015 das Lärm-mass definiert ist, und nicht die Anzahl der Güterzüge, besteht für die betroffenen Anwohner aber kein Risiko. Dies geht auch aus der in der Antwort auf Frage 5 zitierten Aussage des Bundesrates hervor.

5. *Ab welchen Prognosezahlen und den damit verbundenen Lärmbelastungen für die Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, gedenkt der Regierungsrat sich für eine Begrenzung der Betriebszeit in der Nacht (sinngemäss Nachtflugverbot und Nachtfahrverbot für LKW) auf der Stammlinie Pratteln-Liestal einzusetzen?*

Der Bundesrat führt in seiner Stellungnahme vom 07.03.2003 zur Motion 02.3743 von Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer folgendes aus:

"... Weiter gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Anzahl Zugdurchfahrten nicht sehr stark auf die Prognosewerte auswirkt. Selbst bei einem unter heutigen Umständen nicht zu erwartenden Anstieg von 50 Prozent im Güterverkehr würde die Zunahme der Lärmbelastung kaum 2 Dezibel betragen und sich nur sehr gering auf die Massnahmenplanung auswirken. Auch für die betroffenen Anwohner besteht kein Risiko, dass keine weiteren Lärmschutzmassnahmen getroffen würden, sollten sich die Prognosewerte des Emissionsplans 2015 in der Realität als zu tief erweisen. Nach Abschluss der spezialgesetzlichen Lärmsanierung im Jahre 2015 werden wieder das Umweltschutzgesetz und die LSV massgebend sein. Die Bahnen dürfen auch dann die Werte des Emissionsplans 2015 nicht überschreiten. Bei Erhöhung der Lärmbelastung würden Massnahmen zu Lasten des Lärmverursachers angeordnet. ..."

Sollte sich im Jahre 2015 zeigen, dass die Lärmbelastung die Werte des EP 2015 übersteigt, ist die Vollzugsbehörde (BAV) gezwungen, geeignete Massnahmen zu ergreifen. Das Vorgehen ist im Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144) und in der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144.1) geregelt.

Die Lieferung im "Nachtsprung" ist ein wichtiger Vorteil des Bahngüterverkehrs gegenüber dem Strassengüterverkehr. Ein generelles Nachtfahrverbot für Güterzüge würde somit im Widerspruch zur Verlagerungspolitik des Bundes stehen. Diese Thematik müsste demnach vom Bund angegangen werden.

6. *Wie werden die Daten der Lärm-Monitoring-Station zwischen Itingen und Sissach der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?"*

Im 3. Quartal 2003 werden durch eine Pressemitteilung des Bundesamtes für Verkehr erste Ergebnisse veröffentlicht. Es ist die Absicht, die Messwerte der verschiedenen Mess-Stationen über das Internet der Bevölkerung zugänglich zu machen.

Liestal, 3. Juni 2003

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Schneider-Kenel

der Landschreiber: Mundschin