



STADT ILLNAU-EFFRETIKON

Agasul • Bietenholz • Bisikon • Effretikon • First • Horben • Illnau
Kemleten • Luckhausen • Mesikon • Ober-Kempttal • Ottikon

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES

Sitzung vom 13. Juli 2000

Gesch. Nr. 98/00

32.6.2 Stadtverwaltung.- Beantwortung der Kleinen Anfrage von Gemeinderätin Gertrud Bodenmann EVP, betreffend Lärmschutz entlang der Bahnlinie Winterthur - Zürich.-

Am 21. Februar 2000 reichte Gemeinderätin Gertrud Bodenmann, EVP, folgende Kleine Anfrage ein:

„Die Bevölkerung von Illnau-Effretikon profitiert von einem gut erschlossenen öffentlichen Verkehr. Die Strecke Winterthur - Zürich gehört zu den meist befahrenen mit entsprechender Lärmbelastung.

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn im Frühjahr 1990 wurde der Lärmpegel massiv erhöht, weitere Verbesserungen im Halbstunden Takt brachten weitere Belastungen. Das Rollmaterial ist nur zum Teil verbessert worden, beim Überqueren der Weichen entstehen weiterhin Nerven tötende Schläge. Mit der intensiveren Nutzung der Geleise sind auch die Reparaturen angestiegen. Jedermann hat Verständnis, dass diese aus Sicherheitsgründen auch nachts durchgeführt werden müssen – aber nicht mit den lärmigsten Maschinen.

Der Brüttenertunnel wurde uns nur versprochen – im Umweltbericht 1996 wurde festgehalten, dass Schallschutz sehr notwendig wäre – und die Antwort auf eine Petition betroffener Einwohner war genau so schwammig. – Aber der nächste Sommer kommt bestimmt und die Anwohner der Bahnlinie möchten auch einmal gerne ein Fester offen haben.

Ich frage deshalb den Stadtrat an:

1. Ist der Stadtrat, bereit in Sachen Lärmschutz endlich aktiv zu werden?
2. Ist der Stadtrat bereit, allenfalls alternative Lösungen zu prüfen; z.B. Hecken pflanzen (Arbeitslosen Programm)
3. Ist der Stadtrat bereit, mit der Geleisebau – Firma Verbesserungen auszuhandeln; z.B. an Stelle des lärmigen Stromerzeugers Netzanschluss, Warnhorn ersetzen durch elektronisches Warnsystem und Einhalten der regulären Mittagsruhe?

Der Stadtrat Illnau-Effretikon antwortet wie folgt:

1. Der Stadtrat ist nicht nur bereit aktiv zu werden, sondern er ist verschiedentlich schon aktiv gewesen. So hat er seit der Eröffnung der S-Bahn im Jahre 1990 die SBB wiederholt aufgefordert, als Lärmverursacherin ihre Verantwortung betreffend Lärmschutz auf ihren Strecken sowie entlang ihrer Anlagen wahrzunehmen. Das Fehlen von finanziellen Mitteln war jeweils das Argument, das dazu diente, um auf

spätere Zeiten zu verträsten. Nachdem Volk und Stände am 29. November 1998 der FinöV-Vorlage, (Finanzierung des öffentlichen Verkehrs) zugestimmt haben, und der Bundesbeschluss über die Lärmsanierung der Eisenbahnen von den eidg. Räten verabschiedet wurde, stehen jetzt Geldmittel zur Verfügung. Die Frage stellt sich nun, mit welcher Prioritätenordnung die Schutzmassnahmen umgesetzt werden.

Deshalb hat der Stadtrat in einem Brief an das Bundesamt für Verkehr (BAV) die durch die SBB verursachte Lärmsituation in der Stadt Illnau-Effretikon, vor allem im Zentrum von Effretikon, dargestellt. Damit verbunden war die Forderung, die notwendigen baulichen Schutzmassnahmen möglichst schnell zu realisieren. Der Stadtrat wird sich auch weiterhin mit aller Aufmerksamkeit diesem Thema widmen.

2. In der Schweiz sind ca. 265'000 Personen von zu starkem Bahnlärm belastet. Die Planung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sieht die Lärmsanierung in verschiedenen Phasen vor. Sie soll bis 2015 abgeschlossen sein

Erste Priorität hat die Sanierung des Lärms an der Quelle. Damit ist die Sanierung des Rollmaterials gemeint. Die Schweizer Bahnen betreiben mit 1'400 Lokomotiven, 900 Triebwagen, 5'200 Reisezugwagen und 23'000 Güterwagen ein 5'000 km langes Schienennetz (3'000 km SBB, 2'000 km Privatbahnen). Für die Umrüstung der Bremsen des Rollmaterials sind 820 Mio. Franken vorgesehen. Mit dieser Massnahme werden ca. 100'000 Personen von Lärm geschützt. Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass vom gesamten auf dem Schweizer Schienennetz verkehrenden Wagenmaterial 70 – 80 % ausländischer Herkunft ist. Auf die Sanierung dieses Materials hat die Schweiz keinen Einfluss.

In zweiter Priorität werden bauliche Massnahmen längs der Bahnstrecken geplant und realisiert. Damit sollen ca. 83'000 Menschen von Lärm geschützt werden.

Als dritte und letzte Möglichkeit sind passive Schallschutz Massnahmen (Schallschutzfenster) vorgesehen, die weitere 82'000 Personen schützen sollen. Für diese beiden Massnahmen sind ca. 1'020 Mio. Franken budgetiert.

Nun gibt es innerhalb der zweiten Priorität wiederum verschiedene Kriterien, die den Zeitpunkt der Sanierung der einzelnen Strecken betreffen. Immerhin sind 300 km Schallschutzwände geplant. Das gesamte Streckennetz ist in ca. 50 Sanierungseinheiten mit insgesamt rund 500 Lärmschutzobjekten eingeteilt. Beteiligt sind neben dem BAV und den SBB betroffene Kantone und Gemeinden. Vorrang bei der Sanierung haben die Strecken der Huckepackkorridore über Gotthard und Lötschberg, ab 2003 die grossen Agglomerationen Bern, Luzern, Lausanne und Romanshorn/St.Gallen – Sargans. Bei den Sanierungsplänen ab 2004 (Projektierungsstart) figuriert dann die Strecke Zürich - Winterthur. Diese befindet sich in der Rangliste der Dringlichkeitseinreihung von 48 Objekten auf Platz 23. Auf Grund von Erfahrungen kann davon ausgegangen werden, dass nach ca. sechs Jahren ab Projektierungsbeginn mit einem Bauabschluss gerechnet werden kann, d.h. in Illnau-Effretikon etwa im Jahre 2010.

Der Stadtrat wird im gegebenen Zeitpunkt alternative Massnahmen prüfen und im Rahmen der Planung gegenüber dem BAV und den SBB auch einbringen. Als Ener-

giestadt wird er sich auch für möglichst energieeffiziente Massnahmen einsetzen, aber immer vor dem Hintergrund eines tatsächlichen Lärmschutzes, der angesichts der grossen Investitionen absolute Priorität hat. Da der Stadtrat den Grundsatz des Verursacherprinzips unterstützt, wird er keine vorgezogenen Massnahmen realisieren, wenn diese durch die Stadt vorfinanziert werden müssten, was auf Grund der Prioritätensetzung des BAV wohl Bedingung wäre. Eine Vorfinanzierung kommt für die Stadt nur dann in Frage, wenn vertraglich sichergestellt werden kann, dass diese im Zeitpunkt der vom BAV vorgesehenen Sanierung der Strecke Zürich - Winterthur (2004-2010) zurückbezahlt wird. In diesem Zusammenhang kann eine Kombination Lärmschutz/Photovoltaik geprüft und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit allenfalls realisiert werden. Auf jeden Fall wird der Stadtrat nicht mit Steuergeldern diese Aufgaben von BAV und SBB lösen.

3. Der Stadtrat hat mit der Gleisbau-Firma Müller die gestellten Fragen besprochen. Auf Grund der Besprechung kann folgendes festgehalten werden:

- ⇒ Grundsätzlich betreffen die Fragen nicht die Firma Müller, sondern im Wesentlichen die SBB.
- ⇒ Die Firma Müller hat in ihrem Betrieb keine Stromerzeuger im Einsatz. Solche werden durch die SBB auf den Baustellen ihrer Gleisanlagen eingesetzt. Die J. Müller AG erzeugt ihren Strom auf den Baustellen durch den Dieselmotor, der gleichzeitig auch das Schienenfahrzeug antreibt. Während der Bauarbeiten wird oftmals der Strom aus Sicherheitsgründen ausgeschaltet.
- ⇒ Der Einsatz der Sicherheitsinstrumente wird durch die SBB bestimmt. Diese ist verantwortlich für die Sicherheit auf den Baustellen. Neben den elektronischen (optischen) Warnanlagen in Form von Blinklichtern, ist eine akustische Anlage (Warnhorn) zwingend vorgeschrieben. Ohne SBB-Aufsicht dürfen keine Arbeiten auf den SBB-Anlagen ausgeführt werden.
- ⇒ Die Arbeitszeiten im Betrieb der Firma J. Müller AG sind wie folgt festgelegt: 7.00 – 11.45 Uhr (11.45 – 12.45 Uhr Mittagszeit) 12.45 – 16.15 Uhr. Die Arbeitszeiten im Betrieb werden eingehalten, desgleichen auch die Ruhezeit über Mittag. In Ausnahmefällen kann es vorkommen, dass zu dieser Zeit Vorbereitungsarbeiten stattfinden, allenfalls auch auf dem SBB-Lager, auf jeden Fall aber auf den Gleisanlagen und nicht im Betrieb. Selbstverständlich fährt der Reparatur- und Unterhaltszug auch ausserhalb der Betriebsarbeitszeiten aus. Die Arbeitszeit auf den Anlagen bestimmen die SBB, nicht die Unternehmung Müller AG. Diese sind meist in den Fahrplanpausen, also von 24.00 Uhr – 04.00/04.30 Uhr angesetzt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit dem Ruf nach mehr öV, nach mehr Verbindungen, nach Fahrplanverdichtungen und dementsprechend mehr Zugsfahrten einerseits mehr Bahnärm entsteht, andererseits auch mehr Unterhalts- und Reparaturarbeiten anfallen, die in den Nachtstunden, d.h. bei ruhendem Verkehr ausgeführt werden müssen.

Die Firma J. Müller AG arbeitet ausschliesslich für die SBB und für Meter- Spur-Bahnen. Die Arbeitszeiten auf deren Anlagen werden durch diese Unternehmungen diktiert. Das

Unternehmen ist sich bewusst, dass seine Arbeiten Lärm verursachen. Es generiert aber nicht nur Lärm, sondern bietet auch Arbeitsplätze an in unserer Stadt. Die Firma hat ein hohes Interesse, und sie bemüht sich auch, mit der Nachbarschaft, der Bevölkerung und den Behörden ein gutes Einvernehmen zu haben. Die Arbeiten erfolgen im Auftrag der SBB, sie sind aber auch im Interesse der Bahnreisenden in Bezug auf Fahrkomfort und Sicherheit.

In Bezug auf den Brüttenertunnel muss festgestellt werden, dass dieser in die 2. Etappe Bahn-2000 verwiesen wurde. Wenn überhaupt kann mit der Realisierung erst nach den nächsten 10 – 15 Jahren gerechnet werden.

MB/us/KE

Versandt:

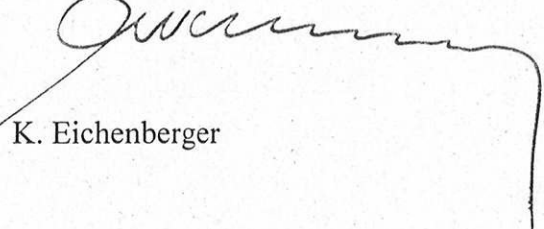
14. Juli 2000

STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

Der Präsident:


M. Graf

Der Schreiber:


K. Eichenberger