

Interpellation Hippmann-Rorschach (11 Mitunterzeichnende) vom 26. November 2007

Reduktion der Immissionen der Güterzüge am schweizerischen Bodenseeufufer

Schriftliche Antwort der Regierung vom 22. Januar 2008

Jan-Thilo Hippmann-Rorschach stört sich an den vermehrten Lärmimmissionen durch deutsche Güterzüge auf der Seelinie Romanshorn-Rorschach. Er erkundigt sich nach gemeinsamen Interventionen der St.Galler und Thurgauer Regierung beim Bund sowie Massnahmen zum Schutz der Anwohner vor allem während der Nacht.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Die Seelinie Romanshorn-Rorschach wird heute einerseits für Zugführungen Deutschland-Ostschweiz via Konstanz und andererseits für Verbindungen zwischen Deutschland und Vorarlberg genutzt. Die DB Railion bindet den Rangierbahnhof Wolfurt bei Bregenz via Seelinie in das deutsche Direktzugnetz ein. Über den Rangierbahnhof Kornwestheim bei Stuttgart erhalten damit mehrere Industriebetriebe im St.Galler und Vorarlberger Rheintal Zugang zum attraktiven Nachtsprungnetz der DB Railion, das alle deutschen Wirtschaftsregionen und Seehäfen erschliesst. In Kooperation mit der Schweizer BLS beliefert DB Railion auch verschiedene Tanklager der Ostschweiz via Konstanz-Seelinie, während die SBB diese Güterzüge via Basel–Thurtal bzw. –Walensee führt.

Alternativen zu den Güterzügen der DB Railion auf der Seelinie sind SBB-Züge via die Thurtal- und Walenseelinie zum Rangierbahnhof Limmattal bei Zürich, eine Führung der DB Railion-Züge nach Wolfurt via die deutsche Bodenseelinie und die Verlagerung der Transporte auf die Strasse. Die Schweizer Verkehrspolitik unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auf der Basis eines liberalisierten Schienengüterverkehrs mit freiem Netzzugang. Die Verhinderung der Bahnangebote der DB Railion auf der Seelinie widerspräche dem im Jahr 1992 zwischen der Schweiz und der Europäischen Union abgeschlossenen Landverkehrsabkommen sowie dem Interesse der St.Galler Wirtschaft an hochwertigen Güterzugangeboten zwischen der Ostschweiz und den europäischen Wirtschaftsräumen. Hingegen setzt sich die Regierung zusammen mit dem Kanton Thurgau dafür ein, dass die Anwohnerinnen und Anwohner der Seelinie vor den Lärmimmissionen der Güterzüge bestmöglich geschützt werden.

2. Ein Doppelspurausbau Rorschach-Romanshorn (bestehende Streckenführung am See) ist kein kantonales Anliegen und wird im Richtplan deshalb nicht aktiv unterstützt. Im Sinn einer Raumsicherung bleibt die Option jedoch, weil es sich um eine im Jahr 1996 mit Deutschland vereinbarte regionale Zulaufstrecke zur Neat handelt. Wie bereits erwähnt wird sich die Regierung dafür einsetzen, dass für diese Strecke Lärmschutzmassnahmen getroffen werden.
3. Das Schweizerische Eisenbahnnetz ist grundsätzlich für alle regelmässig verkehrenden in- und ausländischen Güterzüge im Rahmen des freien Netzzugangs und der verfügbaren Fahrplantrassen ohne zeitliche Einschränkungen befahrbar. Der Schienenverkehr kennt somit im Gegensatz zum Strassenverkehr kein gesetzliches Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene stellt dies einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil der Bahn dar. Allfällige gesetzliche Einschränkungen des internationa-

len Schienenverkehrs wären durch den Bund unter Berücksichtigung der bilateralen Verkehrsabkommen mit der Europäischen Union zu verhandeln.

4. Der Lärmschutz entlang von Bahnlinien ist Sache der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin. Im Fall der Seelinie ist dies die SBB. Der Bund finanziert Massnahmen zum baulichen Lärmschutz an der Strecke wie auch lärmdämmende Massnahmen an in- und ausländischen Güterwagen aus dem FinöV-Fonds. Eine allfällige Überschreitung der gesetzlich zulässigen Grenzwerte des Bundes ist im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms zu unterbinden. Der Kanton übernimmt dabei die üblichen Koordinationsaufgaben im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens nach Bundesrecht.