

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** - (1991)

**Artikel:** Umweltschutz und Sicherheit : die Bahn trägt Sorge

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675935>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

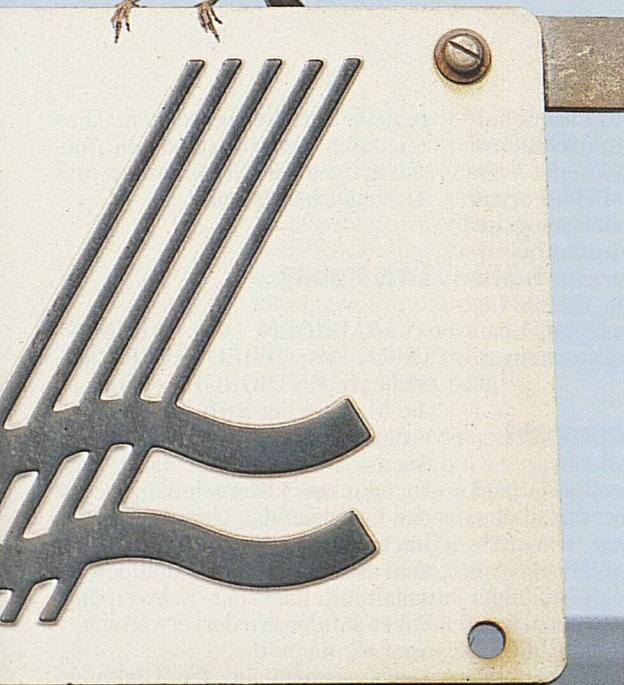
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



*Die Anforderungen der Umwelt ernst nehmen: Bahnsignal für Grundwasser-Schutzzone.*



## **Umweltschutz und Sicherheit: Die Bahn trägt Sorge**

*Die Bahn als solche ist Umweltschutz. Wie sonst würde denn vom öffentlichen Verkehr so selbstverständlich als vom umweltfreundlichen Verkehr gesprochen. Ein Unternehmensmerkmal, das die SBB in den nächsten Jahren gezielt fördern wollen. Auch wenn die gesetzlichen Umweltschutzaufgaben weiterhin zunehmen und bald die Frage im Zentrum steht, wie die Ökologie ökonomisch verwirklicht werden kann: Die SBB wollen hier nicht zu den Gefagten werden. Sie wollen im Umweltbereich weiterhin agieren statt reagieren.*

Umweltschutz hat immer im Einklang mit der Sicherheit zu stehen. Umweltschutz und Sicherheit als Schutz der Menschen und der Natur zu verstehen, ist eines der Ziele der Unternehmungspolitik. Ob aber der gesetzliche Umweltschutz für die SBB überhaupt noch finanzierbar ist, diese Frage sei gestellt. Denn allein für den Lärmschutz entlang der bestehenden SBB-Linien muss mit Kosten von gut zwei Milliarden Franken gerechnet werden.

Und der Aufgaben sind noch viele – von der Unkrautverteilung über den Gewässerschutz, die Luftreinhaltung bis hin zur Störfall- und zur Stoffverordnung. Teils sind diese Aufgaben im Umweltschutz-, teils im Sicherheitsbereich anzusiedeln – also vernünftigerweise Hand in Hand. Damit auch jeder weiß, wo hin er sich mit seinen spezifischen Fragen wenden kann, soll innerhalb der SBB eine Koordinationsstelle für Umweltfragen geschaffen werden, so wie sie heute schon im Sicherheitsbereich besteht.

Von den vielen Aufgaben der professionellen Umweltschützer in der Unternehmung SBB stellen wir hier zwei Bereiche – Unkrautverteilung und Lärmschutz – näher vor. Diese beiden Aufgaben sind ganz besonders arbeits- und kostenintensiv.

### **Von der Unkrautverteilung zur Vegetationskontrolle**

Der Begriff Atrazin war im Zusammenhang mit der Unkrautverteilung eine zeitlang in aller Munde. Dass saubere Gleise ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit im Bahnbetrieb und Unterhalt sind, ist bekannt. Die chemische Industrie bot Hilfe – nicht nur bei den SBB wurde atrazinhaltiger Unkrautvertilger während Jahren ohne Bedenken ausgebracht. Doch dank genauer Messverfahren wurde erkannt, dass Atrazin, in grossen Mengen angewandt, ins Grundwasser gelangen kann. Seit 1990 werden von den SBB daher keine atrazinhaltigen Produkte mehr eingesetzt.

Die Umweltspezialisten der Bahn kamen zur Erkenntnis, das Unkraut sei künftig nicht mehr auf das wünschbare – absolut keine Pflanzen –, sondern nur noch auf das bahnbetriebstechnisch unbedingt erforderliche Mass zu reduzieren. Aus der Unkrautverteilung wurde so die Vegetationskontrolle. Von Bodenherbiziden, die von der Pflanze durch die Wurzel aufgenommen werden und rasch ins Grund- und Trinkwasser versickern, wechselten die SBB zu weniger umweltbelastenden Blattherbiziden. Diese werden von der Pflanze nur durch die grünen Blätter aufgenommen. Blattherbizide werden zum Beispiel mittels Rückenspritzt, wo Pflanzen vorhanden sind. In Zukunft wollen die

SBB nur noch ökologisch günstigere Blattherbizide verwenden.

Für das bestehende Netz hat sich bis anhin keine umweltfreundlichere Methode der Vegetationskontrolle durchgesetzt. Feldversuche einer physikalischen Methode – Verhinderung des Pflanzenwuchses mittels Infrarot – wurden unter anderem aus Energie(verschwendungs)gründen vorläufig zurückgestellt. Das Verfahren erwies sich schon in der Vorprüfung als zu teuer und als ökologisch fragwürdig. Unkrautvertilgung war bis jetzt reine Symptombekämpfung – Vegetationskontrolle hingegen heißt für die SBB intensivere Suche nach der Ursachenbekämpfung.

Neubau- oder total zu sanierende Strecken bieten Chancen, neue Methoden zu erproben. Auf der Neubaustrecke im Grauholz bei Mattstetten laufen vielversprechende Versuche mit baulichen Massnahmen zur Verhinderung des Pflanzenwuchses. Dies erfolgt unter anderem durch eine mindestens zehn cm dicke asphaltähnliche Schicht.

## Lärmschutz an der Quelle

Bis zum Jahr 2002 haben die SBB gemäss schweizerischer Lärmschutzgesetzgebung noch Zeit, den Bahnlärm entlang ihres Netzes auf die gesetzlichen Normen zu verringern. Ein Groblärmkataster ist bereits erstellt worden. Die bessere Lösung des Bahnlärmproblems liegt jedoch an der Quelle – beim Rollmaterial. Die Rollmaterialindustrie hat bereits bewiesen, dass Drehgestelle auch leiser sein können. In zehn Jahren werden aber noch nicht einmal alle Reisezugwagen mit leiseren Drehgestellen ausgerüstet sein. Erst recht werden noch viele lärmige Güterwagen aufgrund ihrer langen Lebensdauer unterwegs sein – kommt hinzu, dass rund zwei Drittel der im Transit verkehrenden Güterwagen von ausländischen Bahnen und Privatunternehmen stammen.

Das Hauptproblem des Lärmschutzes liegt denn auch im nächtlichen Transitgüterverkehr. So ist verständlich, dass die SBB in erster Priorität einen Lärmelastungskataster entlang des im Ausbau begriffenen Huckepack-Korridors Basel-Chiasso erstellt haben. Dieser liefert die Basis zur Festlegung eines ersten Teilsanierungsprogramms.

## Sicherheit neu überdacht

Die SBB-Verordnung von 1988 schreibt verbindlich eine dem Betrieb übergeordnete, neutrale Sicherheits-Kontrollstelle vor. Am 1. November 1991 ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung getan worden. Zu diesem Zeitpunkt hat die neugeschaffene «Hauptabteilung Sicherheit und Zentrale Aufgaben» ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie ist dem Stellvertretenden Generaldirektor unterstellt. Nach umfangreichen Erhebungen und Studien liegt nun das Konzept für die Hauptabteilung vor. Für die Umsetzung der gesteckten Ziele muss mit drei bis vier Jahren gerechnet werden. So werden alle zentralen Sicherheitsaufgaben unter eine Leitung gestellt. Dazu zählen neben der Hauptaufgabe der Aufsichtsfunktion (Sicherheitsaudit) die Betriebswehr, der Sicherheitsdienst und die Arbeitssicherheit.

Die Hauptabteilung «Sicherheit und Zentrale Aufgaben» erarbeitet zusammen mit den Fachdirektionen einen Risikokataster. Dabei soll herausgefunden werden, wo die grössten Risiken lauern. Resultat dieser Erhebungen wird am Ende der Aufbau eines präventiven Systems sein.

Der Mensch steht auch da im Vordergrund: Die Hauptsorte der SBB ist und bleibt die Sicherheit ihrer Passagiere und ihres Personals. Dass dies enge Zusammenarbeit – sei es zum Beispiel mit dem Schweizerischen Feuerwehrverband oder den kantonalen Polizeistellen – bedingt, versteht sich von selbst. Sicherheitsdenken hat nichts

gemein mit Prestigedenken. Dies zeigt sich auch im ständigen Austausch neuster Erkenntnisse mit ausländischen Bahnen.

## Entsorgung

«VERMEIDEN vor VERMINDERN vor WIEDERVERWERTEN vor ENTSORGEN»: Dies ist die Maxime der SBB-internen Koordinationsstelle für Entsorgung. Sie ist verantwortlich dafür, dass auch in der Unternehmung selbst den Gesetzen des Umweltschutzes Rechnung getragen wird. Unter dem Sammelbegriff Abfallbewirtschaftung liegt der Schwerpunkt dabei auf der Wiederverwertung.

Heute werden in der Unternehmung SBB folgende Artikel oder Abfälle wiederverwertet: Neonröhren, Farbbänder, Tonermodule, aber auch Kunststoffetuis für Abonnements und Mehrfahrtenkarten sowie andere Gegenstände aus Kunststoff. Hinzu kommen Bremsklötze aus Verbundstoffen, verunreinigte Metallrückstände aus Gleisbremsanlagen, Verbundstücke aus Gummi und Metall sowie ein Grossteil des imprägnierten Holzes (Schwellen, gewisse Wagenböden) und natürlich seit jeher Fahrzeuge als Schrott.

Dabei haben die SBB – im Einvernehmen mit dem BUWAL – auch für die Ablieferung von Sonderabfällen ein vereinfachtes administratives Verfahren entwickelt und eingeführt. Damit konnte ein komplexer Verwaltungsbereich systematisiert und gleichzeitig der Transport der Abfälle effizienter gestaltet werden.

Neue Wege gehen die SBB in Sachen Umweltschutz aber auch in ihren Anlagen. So wurde – bei Inbetriebnahme des neuen unterirdischen Bahnhofs in Zürich – ein in diesem Umfang neuartiges Abfalltrennungskonzept in die Tat umgesetzt. Es verpflichtet jede Dienststelle der SBB, aber auch jedes Geschäft auf dem Bahnhofsgelände,

*Lärmschutz, Personensicherheit und Entsorgung: drei Bereiche, deren Bedeutung auch für die SBB massiv zugenommen hat.*

seine Abfälle nach Materialien getrennt einer Zentrale abzuliefern. Dort werden diese nach Kategorien kontrolliert und gewogen. Jedem «Lieferanten» werden die wirklichen Kosten belastet, die er durch seinen Abfall verursacht. Erste Erfahrungen mit diesem Konzept, in welches das ganze Gebiet des Hauptbahnhofs Zürich einbezogen ist, sind durchaus positiv.

Für die grossen Mengen an Abfall, die in der ganzen Unternehmung SBB anfallen, sowie für die Sonderabfälle sind Absatzmöglichkeiten sicherzustellen. Die SBB beteiligen sich deshalb finanziell an Unternehmen, die sich auf die Abfallentsorgung spezialisiert haben. So im Bereich Batterie- und Kleinakkumulatoren-Entsorgung, aber auch in der Verwertung von Abfällen mit gelösten Metallen, Ölen, Farben, Fetten usw. Diese Beteiligungen verleihen den SBB den Vorrang gegenüber anderen «Abfalllieferanten» und ermöglichen es zudem, auf einen Transport per Bahn hinzuwirken.

Abfallbewirtschaftung beginnt jedoch schon bei Auswahl und Einkauf eines Artikels. Also muss bereits vor dem Kauf festgestellt werden, welche Entsorgungsmöglichkeiten am Ende seiner Lebensdauer stehen. In Zukunft wird deshalb der Lieferant in diesen Prozess miteinbezogen. Aus diesen Überlegungen heraus ist die SBB-interne Abfallbewirtschaftung auch bei der Direktion Materialwirtschaft und Einkauf angesiedelt.

