

Das Blaue vom Himmel auf dem SBB-WC

Toiletten im öffentlichen Verkehr sind seit jeher ein Thema, das gelegentlich die Emotionen schürt. Zum einen gibt es an den Bahnhöfen immer weniger geöffnete WC-Anlagen, zum anderen muss in modernen Regionalzügen (die gerne auch im Fernverkehr eingesetzt werden) oft ein einziges WC für alle Bedürfnisse genügen. Ist dieses defekt oder aus anderen Gründen nicht benutzbar, hilft dem Fahrgast die Tatsache, dass die durchschnittliche Verfügbarkeit der SBB-Toiletten bei 96 Prozent liegt, wenig.

Nun wollen die SBB den Reisenden im Fernverkehr den Aufenthalt auf dem „stillen Örtchen“ versüssen, indem sie die Wände in den Toiletten der ICN- und IC-2000-Flotte mit Klebefolien verschönern. Vier Motive sind vorgesehen: Waldlandschaft, Bergwelt, blauer Himmel mit weissen Wolken und blaue Kacheln mit „Fenster“ (siehe Bild unten). Ein Pilotversuch habe gezeigt, dass sich die Reisenden in solcher Umgebung wohler fühlten und dass überdies derart gestaltete Toiletten weniger verschmutzt würden. Neben der optischen wollen die SBB mit Hilfe eines Duftspenders auch die olfaktorische Wahrnehmung verbessern. Der Aufwand pro WC beträgt 1000 Franken.

In allen SBB-Fahrzeugen zusammen sind derzeit 3549 Toiletten vorhanden, davon 1435 herkömmliche mit Fallrohr und 2114 mit geschlossenem System. Bis Ende 2016 wollen die SBB den Bestand an „Plumpsklos“ auf 180 Wagen für den Zusatzverkehr „an wenigen Tagen im Jahr“ reduzieren, wie bei der Präsentation der neuen „WC-Welten“ in Zürich verkündet wurde. Das steht in einem gewissen Widerspruch zur Tatsache, dass jene 60 Bpm51, die mit einigem Aufwand modernisiert, aber nicht mit geschlossenen WC-Systemen ausgerüstet werden, gemäss jüngsten SBB-Angaben noch bis mindestens 2022 im Bestand bleiben sollen. Es ist kaum anzunehmen, dass diese unter anderem neu lackierten Wagen nur an einzelnen Spitzentagen rollen werden.

Bei den Toiletten mit geschlossenem System sind mehr als die Hälfte, nämlich 1150, mit

Die Gäste in diesem „Häuschen“ können den Blick durch ein imaginäres Fenster geniessen (Foto: SBB).



Bioreaktoren ausgerüstet, der Rest mit Fäkalientanks. Die Toiletten mit Bioreaktoren brauchen pro Spülung lediglich fünf Deziliter Wasser; dieses wird, sauber gereinigt, laufend ausgeschieden. Nur alle zwei bis drei Monate ist eine Entleerung nötig. Bei den WC mit Fäkalientank muss dieser alle zwei bis drei Tage entleert werden.

Auf allen SBB-Zugtoiletten zusammen wird täglich 135 000 Mal die Spülung betätigt. Auf 7000 Spülungen tritt ein Defekt auf, was 19 Störungen pro Tag entspricht. Drei Viertel der Fälle werden binnen eines Tages beh-

„Ich glaub, ich steh im Wald“ – diese Redensart dürfte manchen Benutzern dieser neu gestalteten behindertengerechten Toilette in den Sinn kommen. Im optisch nun unruhigen Umfeld sind Verschmutzungen für Kunden wie Reinigungspersonal weniger auffällig (Foto: SBB).



Leserbrief

Das Bild und die Bildunterschrift zum Bericht „Neues Lärmschutzpaket“ in SER 2/2013, Seite 56, vermitteln den Eindruck, das neue Lärmschutzpaket im Umfang von 185 Millionen Franken, welches Ende November 2012 vom Bundesrat ans Parlament überwiesen wurde, werde primär zum Bau von weiteren Lärmschutzwänden führen. Dies ist jedoch klar nicht die Stossrichtung des Gesetzes.

Die sich im Abschluss befindende erste Phase der Lärmsanierung der schweizerischen Eisenbahnen steht auf drei Säulen. Zuerst soll das Geräusch an der Quelle reduziert werden. Diese Säule bringt durch die praktisch abgeschlossene Rollmaterialsanierung den Löwenanteil zur Lärmminimierung. Wo diese nicht in genügendem Umfang erreicht werden kann, werden Lärmschutzwände gebaut, wo auch das nicht genügt, Schallschutzfenster.

Das neue Lärmschutzpaket verfolgt diese Philosophie weiter und unterstützt primär Massnahmen an der Quelle wie Schienenschallabsorber, akustisches Schienenschleifen und die Sanierung von Stahlbrücken. Mit der Ressortforschung können auch neue Massnahmen entwickelt oder weiterentwickelt werden. Auch hier liegt der Fokus klar bei Massnahmen an der Quelle, zum Beispiel durch die Entwicklung von besonders lärmarmem Rollmaterial. Die Einführung von Emissionsgrenzwerten für bestehende Güterwagen und damit das faktische Verbot von Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen ab 2020 wird insbesondere jene Strecken entlasten, auf denen viele ausländische Güterwagen verkehren. Speziell

ben. Alle WC werden täglich einmal gereinigt und mehrmals kontrolliert.

Die laufende Instandhaltung der geschlossenen WC-Systeme kostet jährlich mehr als zehn Millionen Franken, der Einbau einer modernen Toilette 80 000 bis 100 000 Franken. Die im Bau befindlichen Twindexx-Doppelstockzüge für den Fernverkehr erhalten, wie schon ab 1961 beim Vierstrom-Triebzug RAe TEE, getrennte Toiletten für Damen und Herren. In den rollstuhlgängigen WC mit Wickeltisch werden überdies separate Behälter für die Windeln montiert. (lüt/mr/an)

für diese Fälle waren bisher Lärmschutzwände die einzige Lösung.

Der Bau von Lärmschutzwänden ist mit dem laufenden Lärmsanierungsprogramm bis im Jahr 2015 abgeschlossen. Im neuen Massnahmenpaket ist nur noch die Schliessung störender Lücken bei den Lärmschutzwänden vorgesehen. Die bildliche Darstellung mit der „Berliner Mauer“ in Jestetten und der Bildbeschreibung („Der Bundesrat möchte noch mehr Lärmschutzwände aufstellen...“) ist daher klar als irreführend zu bezeichnen.

Das neue Lärmschutzpaket ermöglicht eine äusserst gelungene und effiziente Fortsetzung der Lärmsanierung. Schon mit dem heutigen Stand ist die Schweiz europaweit in einer Vorreiterrolle. Mit der Weiterführung wird es möglich sein, aufzuzeigen, dass moderner Eisenbahnverkehr und eine hohe Lebensqualität der Bevölkerung gut in Einklang gebracht werden können.

Philipp Huber
Prose AG, Winterthur

Anmerkung der Redaktion: Aus der erwähnten Meldung in SER 2/2013 geht klar hervor, dass der Schwerpunkt des zusätzlichen Massnahmenpakets bei der Vermeidung des Lärms an der Quelle liegt. Daneben werden aber auch „Lücken zwischen bestehenden Lärmschutzwänden“ geschlossen – was zweifellos zum Bau weiterer Lärmschutzwände führt. Das Bild sollte indes als allgemeines Beispiel dienen, wie Lärmschutzwände das Ortsbild verunstalten können, was in der Bildlegende zu wenig deutlich zum Ausdruck kommt.