

Postadresse:
Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Bundesamt für Verkehr
Sektion Grossprojekte
3003 Bern

Aarau, 29. August 2012

Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 9. Mai 2012 wurden die Kantonsregierungen im Rahmen der Vernehmlassung eingeladen, zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die vorgeschlagenen Änderungen des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen setzen den Hebel am richtigen Ort – nämlich vorwiegend an der Quelle – an und weisen darum in die richtige Richtung. Aus diesen Gründen begrüssen wir aus Sicht des Lärmschutzes die vorgeschlagenen Massnahmen.

Der Kanton Aargau weist den längsten NEAT-Abschnitt der Schweiz auf und ist darum insbesondere durch den nächtlichen Gütertransitverkehr sehr stark betroffen. Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen an der Quelle und der daraus erforderlichen Sanierung ausländischer Güterwagen, können beispielsweise die Vorbeifahrtspegel von Güterzügen um bis zu 10 dB(A) gesenkt werden, dies ohne Einschränkung des übrigen Personen- und Güterverkehrs in und durch die Schweiz. Mit Umsetzung der Massnahmen erhöht sich der Anteil der geschützten Bevölkerung, von heute knapp über 60 % auf 80 %. Dabei wird nicht nur die Bevölkerung, die unmittelbar an der Bahnstrecke wohnt vom Eisenbahnlärm entlastet, sondern auch diejenige im weiteren Umfeld der Eisenbahnanlagen.

Zudem begrüssen wir die Absichtserklärung des Bundesamts für Verkehr, dass bei neuen Eisenbahnprojekten neue beziehungsweise erhöhte Lärmbelastungen zu vermeiden sind. Dies entspricht doch im wesentlichen auch der Haltung der Aargauer Regierung, wie sie beispielsweise im Richtplaneintrag zur Neubaustrecke Chestenberg (Zwischenergebnis) festgehalten worden ist.

Ergänzend zu den geplanten Änderungen schlagen wir zusätzlich folgende Ergänzungen vor:

Antrag 1:

Art. 4 Abs. 3 (neu): (Änderungen fett):

Er erlässt Emissionsgrenzwerte für Güterwagen auf dem Normalspurnetz. Die Emissionsgrenzwerte gelten ab dem **1. April 2018**. Er kann Ausnahmen vorsehen namentlich für Spezialfahrzeuge mit geringer Laufzeit und historische Fahrzeuge.

Die Einführung von Emissionsgrenzwerten für Güterwagen setzt den Hebel an der richtigen Stelle, nämlich an der Quelle, an. Diese Massnahme ist sehr wirkungsvoll und führt faktisch zu einem Verbot von Graugussbremssohlen.

In der Schweiz erweist sich neben dem Eisenbahnlärm, der Strassenverkehrslärm als diejenige Lärmquelle, unter welcher am meisten Personen in der Schweiz leiden. Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) legt den Ablauf der Sanierungsfrist für Kantonsstrassen auf den 31. März 2018 fest – für Nationalstrassen ist es der 31. März 2015. Um eine Gleichbehandlung mit der Strassenlärmsanierung zu gewährleisten und unter Berücksichtigung, dass mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels per Ende 2016 dem europäischen Gütertransitverkehr mit grossem finanziellem Aufwand eine äusserst leistungsfähige Bahnachse zur Verfügung gestellt wird, beantragen wir eine Vorverschiebung der Emissionsbegrenzung für Güterwagen auf den 1. April 2018.

Antrag 2:

Es ist sicherzustellen, dass die im Rahmen des ersten Sanierungsprogramms festgelegten passiven Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (hauptsächlich Einbau von Schallschutzfenstern) nach Ablauf des Programms Ende 2015 weiterhin finanziert und bezahlt werden.

Begründung:

Zurzeit läuft die erste Phase der Lärmsanierung der Eisenbahnen. Sie ist weit fortgeschritten. Ihr Ziel ist es, bis Ende 2015 netzweit mindestens zwei Drittel der im Jahr 2000 von übermässigem Eisenbahnlärm betroffenen Bevölkerung zu schützen. Auch hier besteht das primäre Ziel darin, bestehendes Rollmaterial materialtechnisch zu sanieren. Die Sanierung der in der Schweiz immatrikulierten Güterwagen wird bis 2015 abgeschlossen sein. Daneben werden bis 2015 rund 280 Kilometer Lärmschutzwände erstellt. Wo derartige Massnahmen nicht genügen, werden unter der Vollzugsverantwortung der Kantone Schallschutzmass-

nahmen an den Gebäuden getroffen. Es werden vornehmlich Schallschutzfenster eingebaut. Aus verschiedenen Gründen wird bis 2015 der Fenstereinbau durch die Kantone nicht vollständig realisiert werden können. Es muss deshalb mit der Revisionsvorlage sichergestellt werden, dass der Fenstereinbau nach 2015 weiterhin bezahlt wird.

Antrag 3:

Die Kosten für die von den Kantonen und/oder Gemeinden anstelle des Bundes finanzierten Lärmschutzwände entlang von Eisenbahnlinien sind in das Lärmsanierungsprogramm aufzunehmen und zurück zu erstatten.

Begründung:

Die Revisionsvorlage sieht vor, dass ein Betrag vom 40 Millionen Franken zum Schliessen von so genannten Lücken in Lärmschutzwänden eingesetzt werden soll. Im Kanton Aargau haben in den letzten Jahren schon etliche Gemeinden (zum Beispiel Baden/Obersiggenthal, Hunzenschwil, Kaiseraugst) solche Lücken auf eigene Kosten geschlossen. Diese Vorleistungen sind darum in der vorliegenden Revision zu berücksichtigen, der Kredit entsprechend aufzustocken und die vorfinanzierten Lärmschutzwände in das ordentliche Sanierungsprogramm aufzunehmen und zurück zu erstatten.

Antrag 4:

Im Rahmen der Ressortforschung sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Eisenbahnlärm und deren Ermittlung zu überprüfen, damit der Schutzgrad der durchgeführten und geplanten Sanierungsmassnahmen nach dem heutigen Stand des Wissens über die Lärmwirkung (Pegelkorrektur K1, Aufwachreaktionen) angemessen beurteilt werden kann.

Begründung:

Die Ermittlung des Schutzgrades richtet sich nach den in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) festgelegten Immissionsgrenzwerten (IGW) für Eisenbahnlärm (Anhang 4 LSV). Die IGW basieren jedoch auf der täglichen Energiedosis im Jahresmittel, welche vorbeifahrende Züge tags (von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) respektive nachts (von 22.00 bis 06.00 Uhr) verursachen. Die Beurteilungspegel ihrerseits, welche mit den IGW abgeglichen werden, um festzustellen, ob eine Eisenbahnanlage lärmsaniert werden muss oder nicht, werden mit einem die Anzahl Zugsfahrten berücksichtigenden Korrekturfaktor K1 nach unten korrigiert. Nach Anhang 4 LSV beträgt diese Pegelkorrektur K1 mindestens -5 und im Maximum -15 dB(A). Verschiedene Studien zeigen jedoch auf, dass ein auf der Energiedosis basierender IGW ungeeignet ist, die Menschen nachts vor übermässigem Lärm zu schützen, denn das lärminduzierte Aufwachen hängt nicht von der Energiedosis, sondern vom Maximalpegel jeder einzelnen Zugvorbeifahrt ab. In Anbetracht dieser Erkenntnisse über die Wirkung des Eisenbahnlärms auf den Schlaf scheint eine Überprüfung der IGW angezeigt. Dies entspricht im Übrigen auch der Forderung des Umweltschutzgesetzes (USG), welches in Art. 15 USG festhält, dass die IGW so festzuhalten sind, dass nach dem Stand der Wissenschaft die Bevölkerung unterhalb ebendieser IGW in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört werden darf.

Wir bitten Sie, unsere Bedenken bei der definitiven Abfassung des Gesetzestexts und der anschliessenden Überarbeitung der Verordnung zu berücksichtigen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Susanne Hochuli

Dr. Peter Grünenfelder

Kopie an:

- auftraegeIN@bav.admin.ch
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt