



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr

Mit Schreiben vom 9. Mai 2012 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns dazu gerne wie folgt:

1. Vorbemerkung

Aus Sicht des Lärmschutzes ist die Vorlage sehr zu begrüessen, denn sie will den Eisenbahnlärm konsequent an der Quelle bekämpfen. Durch die Einführung von Emissionsgrenzwerten für in- und ausländische Güterwagen ab 2020 und die Förderung von lärmarmem Rollmaterial sowie lärmarmen Infrastruktur kann der Lärm nachhaltig reduziert werden. Mit den Emissionsgrenzwerten für Güterwagen wird ein Problem angegangen, das von der Bevölkerung als eines der lästigsten Lärmprobleme bei der Eisenbahn angesehen wird. Güterzüge durchqueren die Schweiz vor allem nachts. Sie stören oder verhindern das Schlafen, was erhebliche gesundheitliche Folgen haben kann. Mit der Reduktion des Emissionspegels können derartige Auswirkungen gemildert werden. Die vorgesehenen Massnahmen sind deshalb in

jedem Fall ein wichtiger Schritt zu einer ruhigen Umwelt.

Der Schutzgrad soll gemäss Vernehmlassungsvorlage auf rund 80 Prozent angehoben werden können, was deutlich über dem im Gesetz festgelegten minimalen Sanierungsziel von 66 Prozent liegen würde. Diese Prognose klingt verheissungsvoll, hat aber einen groben methodischen Fehler. Die Ermittlung des Schutzgrades richtet sich nach den in der Lärm-schutzverordnung (LSV) festgelegten Immissionsgrenzwerten (IGW) für Eisenbahnlärm (Anhang 4 LSV). Die IGW basieren auf der täglichen Energiedosis im Jahresmittel, welche vorbeifahrende Züge tags (von 06 bis 22 Uhr) resp. nachts (von 22 bis 06 Uhr) verursachen. Verschiedene Studien zeigen jedoch, 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 ab. Insofern ist es heikel, Prognosen über den Schutzgrad zu machen, wenn der dazu verwendete Schwellenwert (IGW) nicht mit dem effektiven Störungsmass (Aufwachreaktionen) korrespondiert.¹ Folglich müssen die Angaben zum Schutzgrad mit Vorsicht betrachtet werden, solange die IGW für Eisenbahnlärm nachts nicht einer kritischen Überprüfung unterzogen wurden.

In Anbetracht der neuesten Erkenntnisse über die Wirkung des Eisenbahnlärms auf den Schlaf scheint eine Überprüfung der IGW angezeigt, was auch dem Umweltschutzgesetz (USG) entsprechen würde. Artikel 15 USG fordert nämlich, dass Lärmimmissionen unterhalb der IGW die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören dürfen. Die IGW werden in der LSV konkretisiert. Die LSV wird durch den Bundesrat erlassen. Folglich sollte der Bundesrat auch dafür sorgen, dass die IGW überprüft und dass der Schutzgrad der durchgeführten und geplanten Sanierungsmassnahmen nach dem heutigen Stand des Wissens über die Lärmwirkung beurteilt wird.

2. Lärmsanierung der Eisenbahnen bis 2015

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

¹ Beim Fluglärm wurde dieses Problem gelöst, indem bei der Festlegung der Nachtgrenzwerte auf mögliche Aufwachreaktionen abgestellt wurde. Trotz dieses modernen und wirkungsbezogenen Ansatzes hat das Bundesgericht festgestellt, dass gerade die Grenzwerte am Morgen in der Zeit von 6 bis 7 Uhr die Bevölkerung nicht genügend zu schützen vermögen. Wenn dies beim Fluglärm zutrifft, so dürfte dies auch beim Eisenbahnlärm der Fall sein.

nicht genügen, werden unter der Vollzugsverantwortung der Kantone Schallschutzmassnahmen 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 durch den Bund finanziert wird.

Mit den Massnahmen am Rollmaterial und den baulichen Massnahmen (ohne Schallschutzfenster) werden bis zum Jahr 2015 voraussichtlich 60 bis 64 Prozent der Bevölkerung geschützt, die noch im Jahr 2000 von Überschreitungen der in der aktuellen LSV verankerten IGW betroffen waren. Damit würde das gesetzliche Sanierungsziel von mindestens zwei Dritteln an geschützten Personen knapp nicht erreicht. Es verbleiben immer noch rund 80'000 bis 90'000 Personen mit teilweise hohen Überschreitungen der IGW. Dieser unbefriedigende Zustand soll mit der Revision des Gesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen teilweise korrigiert werden.

3. Lärmsanierung der Eisenbahnen ab 2016

Kern der Vorlage ist die Einführung von Emissionsgrenzwerten für in- und ausländische Güterwagen auf dem Schweizer Normalspurnetz ab 2020. Zudem wird ein zusätzliches Paket mit Lärmschutzmassnahmen geschnürt. Es umfasst lärmbegrenzende Massnahmen an der Fahrbahn wie das akustische Schienenschleifen und den Einbau von Schienenschallabsorbern, Investitionshilfen für besonders lärmarmes Rollmaterial, das Schliessen von Lücken in den Lärmschutzwänden, das Sanieren von Stahlbrücken und das Fördern von Ressortforschung². Der finanzielle Umfang des Pakets beträgt zirka 230 Millionen Franken. Das Paket ist befristet bis 2028. Damit soll ein Schutzgrad von über 80 Prozent erreicht werden.

Durch den Erlass von Emissionsgrenzwerten werden Güterwagen, die mit Graugusssohlen gebremst werden, auf dem Schweizerischen Normalspurnetz ab 2020 faktisch verboten. Davon werden ausschliesslich ausländische Güterwagen betroffen sein, denn die inländischen Güterwagen werden bis Ende 2015 auf leisere Bremssysteme umgerüstet. Die Umweltverbände befürchten bei Einführung der Emissionsgrenzwerte einen "Umladeeffekt" der Güter auf die Strasse. Da Deutschland bis 2020 den Bahnlärm ebenfalls mit Massnahmen am Rollmaterial sanieren will und die EU-Kommission die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen prüft, dürfte dieser Effekt aller Voraussicht nach ausbleiben.

Mit den Emissionsbegrenzungen für in- und ausländisches Rollmaterial, dem Anbringen von Schienenabsorbern, dem Schliessen von Wandlücken und dem Sanieren von Stahlbrücken

² Forschung, welche von der Bundesverwaltung initiiert wird, weil sie die Resultate dieser Forschung zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigt.

wird der Lärm sinn- und wirkungsvoll an der Quelle bekämpft. Davon profitiert nicht nur die Bevölkerung, die direkt an der Bahnstrecke wohnt, sondern auch diejenige im weiteren Umfeld der Eisenbahnanlagen. Aus Sicht des Lärmschutzes ist deshalb die Vorlage vollumfänglich zu befürworten.

4. Anträge

Zur Vorlage für die Revision des Gesetzes haben wir keine Änderungsanträge. Die Vorlage ist aus Sicht des Lärmschutzes erfreulich. Die geplanten Lärmbekämpfungsmassnahmen sind umfangreich und setzen an den richtigen Stellen an.

Im Hinblick auf die bevorstehende Revision der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE) stellen wir dagegen folgende Anträge:

- 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 durch den Bund finanziert werden.
- Im Rahmen der Ressortforschung sind die IGW für Eisenbahnlärm zu überprüfen, damit der Schutzgrad der durchgeführten und geplanten Sanierungsmassnahmen nach dem heutigen Stand des Wissens über die Lärmwirkung (Aufwachreaktionen) angemessen beurteilt werden kann.
- Verbleibende Überschreitungen der IGW nach Beendigung des zweiten Sanierungsprogramms sind angemessen zu entschädigen. Dies kann entweder über einen alljährlich zu entrichtenden Betrag oder allenfalls durch eine einmalige Abfindung geschehen. Die entsprechenden Regelungen sind auszuarbeiten und mit allfälligen Ausgleichsnormen für andere lärmintensive Anlagen (Strassen, Flugplätze) zu koordinieren.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr, wir danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen sie freundlich.

Altdorf, 24. August 2012



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Josef Dittli

Roman Balli