

REGIERUNGSRAT

22. Februar 2017

16.267

Interpellation Martin Brügger, SP, Brugg (Sprecher), Richard Plüss, SVP, Lupfig, Titus Meier, FDP, Brugg, Roland Frauchiger, EVP, Thalheim, Regula Bachmann-Steiner, CVP, Magden, Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, Robert Obrist, Grüne, Schinznach, vom 13. Dezember 2016 betreffend Bahn-Lärm-Mehrbelastung für Gemeinden und Einwohner entlang der Gotthard-Transitachse durch den Aargau infolge Frequenzsteigerung; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Vorbemerkungen

Die Interpellanten erkennen richtig, dass der nächtliche Güterverkehr auf der Bözberglinie in Zukunft sehr stark zunehmen wird. Grund dafür, ist eine Kapazitätserweiterung durch verschiedene Projekte auf der Gütertransit-Strecke, namentlich der Ausbau zum 4-Meter-Korridor und den diversen Zugfolgezeitverkürzungen. Trotz zum Teil einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in der Nacht, gehen die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) von einer Abnahme der Lärm-Emissionspegel aus. Dies, weil der Bund mit dem faktischen Verbot der Graugussklotzbremsen ein effizientes Mittel zur Lärminderung an der Quelle in das Bundesgesetz zur Lärmsanierung der Eisenbahnanlagen aufgenommen hat. Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für das Ruhebedürfnis der Aargauer Bevölkerung ein. Beispiele dazu, können den einzelnen Antworten auf die Interpellationsfragen entnommen werden.

Zur Frage 1

"Ist der Regierungsrat generell bereit, die Bevölkerung gegen zusätzlichen Bahnlärm schützen zu wollen (wie er gewillt ist es beim Fluglärm zu tun)?"

Bei Eisenbahnprojekten liegt die Entscheidungsbefugnis beim BAV als Leitbehörde. Der Kanton Aargau wird bei Plangenehmigungsverfahren während der öffentlichen Auflage der Projekte angehört.

Im Rahmen seiner (rechtlichen) Möglichkeiten setzt sich der Regierungsrat für das Ruhe-Bedürfnis der Aargauer Bevölkerung ein. Dieses Engagement ist vergleichbar mit demjenigen beim Fluglärm. Als Beispiel seien hier die verschiedenen Projekte in Villnachern erwähnt (siehe Antwort zur Frage 2).

Zur Frage 2

"Wie kann der Regierungsrat Gemeinden und die betroffene Bevölkerung unterstützen, damit der Siedlungsraum auch weiterhin als Wohnraum genutzt werden kann? Der Regierungsrat kann dies am Beispiel der Gemeinde Villnachern aufzeigen, welche beim Antrag um Verlängerung der Lärmschutzwand und bei Differenzen des Tunnelportals des Villnacherntunnel gegen die SBB unterlegen ist und wo auch die Lärmmessung angezweifelt wurde."

Gegen das Projekt der "Oberbausanierung Villnachern" wurde 2011 eine Sammeleinwendung mit 395 Unterschriften aus der Gemeinde Villnachern eingereicht. In dieser Einwendung wurde insbesondere auch angeführt, dass die dem damaligen Eisenbahnlärm-Sanierungsprojekt zugrunde liegenden Lärmemissionen und Lärmimmissionen nicht korrekt erhoben beziehungsweise berechnet wurden. Aufgrund dieser massiven Opposition aus Villnachern hat der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt die Abteilung für Umwelt beauftragt, den Sachverhalt mittels eigenen Messungen und Berechnungen zu überprüfen. 2012 hat die Abteilung für Umwelt eine entsprechende Lärm-Expertise in Auftrag gegeben und eng begleitet. Die wichtigsten Erkenntnisse daraus sind:

- die aktuellen Emissionen auf dem Abschnitt Villnachern liegen unter den im Emissionsplan 2015 des BAV festgehaltenen;
- die Messungen zeigen auf, dass die Modellberechnungen, welche als Basis für das Lärmsanierungsprojekt Villnachern aus dem Jahr 2000 dienen, korrekt sind

Mit zwei weiteren Projekten in Villnachern, namentlich der "Profilerverweiterung Villnacherntunnel" (4-Meter-Korridor) und der "Zugfolgezeitverkürzung Effingen–Brugg" strebt die SBB an, die Gleisanlagen so zu optimieren, dass zukünftig zwei Züge in einem Intervall von 3 Minuten die Gotthardtransit-Strecke befahren können (vorher 4 Minuten). Damit wird mit der Eröffnung des Gotthard- beziehungsweise des Ceneri-Basistunnels und bei einer vollständigen Auslastung des Transitkorridors der Güterverkehr in Villnachern bis 2020 im Vergleich zu heute in etwa verdoppelt. Trotzdem prognostizieren die SBB auf dem Gemeindegebiet von Villnachern aufgrund des faktischen Verbots der Graugussklotzbremsen bei Güterzügen eine um 2,3 dB(A) am Tag und um 3,1 dB(A) in der Nacht geringere Lärmbelastung. In seiner Stellungnahme zu diesen Projekten argumentierte das Departement Bau, Verkehr und Umwelt insbesondere auch damit, dass mit der Erhöhung der Zugfrequenzen trotz Abnahme der Lärmemissionen das Störmass der betroffenen Bevölkerung zunehmen würde. Aus diesem Grund beantragte das Departement Bau, Verkehr und Umwelt explizit die Schliessung der Lärmschutzwand-Lücke vor dem Villnacherntunnel. Um einen Präzedenzfall für die SBB zu vermeiden, schlug das Departement Bau, Verkehr und Umwelt den SBB und dem BAV vor, die Verlängerung der Lärmschutzwand als Massnahme gegen den Baulärm bei der Profilerweiterung des Villnacherntunnels zu realisieren. Des Weiteren setzt sich das Departement Bau, Verkehr und Umwelt im Rahmen der Kapazitätserweiterung auf dem Gütertransitkorridor jeweils dafür ein, dass die im Emissionsplan 2015 festgelegten Emissionen, welche als Grundlage zur Lärmsanierung dienen, nicht als für die SBB zur Verfügung stehendes Kontingent betrachtet werden darf und beim Einsatz von leiserem Rollmaterial einfach durch Mehrverkehr kompensiert werden kann. Sondern, dass die durch die Sanierung der Graugussklotzbremsen an Güterwagen verringerten Emissionen auch den Anwohnenden zugutekommen sollen. Leider wurde diese Haltung weder durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) noch durch das BAV unterstützt.

Aus den Stellungnahmen zu den einzelnen Eisenbahnprojekten in Villnachern kennen SBB und BAV die klare Haltung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt und das Bestreben des Departements, die betroffene Bevölkerung zu unterstützen. Der Regierungsrat hat dies auch mehrmals öffentlich kundgetan.

Zur Frage 3

"Wie kann der Regierungsrat Gemeinden und die Bevölkerung unterstützen, wenn die Definition der "erfolgte Lärmsanierung" in Frage gestellt wird, oder wenn Differenzen bei der Lärmmessung bestehen oder sich zwischenzeitlich ergeben haben?"

Grundlage für die Lärmsanierung der Eisenbahnen bildet die einschlägige Bundesgesetzgebung. Die Lärmsanierung der Eisenbahnanlagen basiert dabei auf den Lärm-Emissionsplan 2015 des BAV (Art. 6 Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen [BGLE] vom 24. März 2000, SR 742.144). Im Kanton Aargau gelten sämtliche Eisenbahnabschnitte als lärmsaniert (diverse Plan-genehmigungsverfügungen des BAV).

Nachfolgend ist anhand einiger Beispiele dargelegt, wie sich das Departement Bau, Verkehr und Umwelt in den letzten fünf Jahren für die Belange des Ruheschutzes der Anwohnenden entlang von Eisenbahnanlagen eingesetzt hat:

- Seit 2011 hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt in jeder Stellungnahme zu Plangenehmigungsverfahren für Bauprojekte der SBB angeführt, dass aus lärmrechtlicher Sicht schon bei einer Pegelerhöhung von 1 dB(A) eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage vorliege. Diese Forderung wurde vom BAV zuerst nicht übernommen, ist aber mittlerweile eine breit akzeptierte Grundlage in der Lärmbeurteilung (vorher war eine Pegelerhöhung von 2 dB(A) erforderlich). Wesentlich geänderte Anlagen unterliegen restriktiven Sanierungsanforderungen.
- Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat sich stets dafür eingesetzt, dass die Lärmschutzwand-Lücke zwischen dem Villnacherntunnel und der bestehenden Lärmschutzwand in Villnachern geschlossen wird. Um dem Respekt der SBB vor einem Präzedenzfall mit schweizweiten Konsequenzen zu begegnen, hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt dem BAV einen pragmatischen Ansatz vorgeschlagen: die Schliessung der Lücke sei als vorsorgliche Baulärm-Massnahme bei der Profilerweiterung des Villnacherntunnels zu realisieren (siehe Antwort zur Frage 2)
- Für den Fall Villnachern hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt eigene Lärmmessungen durchgeführt, um den Emissionsplan 2015 und die Lärm-Modellberechnungen der Lärmsanierungsprojekte zu überprüfen.
- Bei diversen Oberbauerneuerungsprojekten (Ertüchtigung der Schienenanlagen) hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zusätzlich Abklärungen und Massnahmen zur Verminderung der Erschütterungsimmissionen und des abgestrahlten Körperschalls gefordert.
- Bei verschiedenen Zugfolgezeitverkürzungsprojekten, welche insbesondere eine erhebliche Steigerung des Güterverkehrs in der Nacht ermöglichen, hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt mehrfach darauf hingewiesen, dass der Emissionsplan 2015 nicht als aufzufüllendes Lärmkontingent betrachtet werden darf. Massgeblich für das Ruheschutzbedürfnis der Anwohnenden sei insbesondere auch die Anzahl der Zugvorbeifahrten und die daraus resultierenden Aufwachreaktionen – unabhängig der festgehaltenen Mittelungspegel, die dem Emissionsplan 2015 zugrunde gelegt werden.
- Im Rahmen der Leistungssteigerung Rapperswil–Mägenwil kommt es auf dem Abschnitt Rapperswil–Brugg aufgrund von Verlagerungen des Güterverkehrs zu Zunahmen der Emissionspegel um bis zu 15 dB(A). Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat sich in diesem Projekt dafür eingesetzt, dass diese Pegelzunahme als "übergewichtige Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage" betrachtet wird. Dies hat zur Konsequenz, dass die bereits erstellten Eisenbahnanlagen zwischen Rapperswil und Brugg aus lärmrechtlicher Sicht nicht als eine Änderung einer bestehenden Anlage, sondern als eine (komplett) neue Anlage beurteilt werden. Damit sind Massnahmen zur Einhaltung der Planungswerte statt der um 5 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerte zu ergreifen. Das Projekt liegt im Augenblick der Abteilung für Umwelt zur Prüfung vor.

Weitere Eingaben des Regierungsrats sind in der Antwort zur Frage 4 zu entnehmen.

Seit 2003 wird der Emissionsplan 2015 mittels fixer Messstationen an sechs Eisenbahnabschnitten (Gland, Itingen, Lindau, Steinen, Walenstadt und Wichtrach) durch das BAV überprüft. Die Resultate der Messungen werden in einem speziellen Monitoringbericht publiziert. Der letzte Bericht für das Jahr 2015 kam dabei zu den folgenden Schlüssen (Quelle: Monitoring Eisenbahnlärm, Jahresbericht 2015, BAV):

- Bei fünf der sechs Messstationen liegen die Emissionswerte 2015 mindestens 2 dB unter den Werten des Emissionsplans 2015.
- In Walenstadt liegen die Werte tags unter dem Emissionsplan 2015 und nachts 0,3 dB über dem Emissionsplans 2015. Dies ist insbesondere auf den ungünstigen Oberbau und Nahbereichsreflexionen eines Neubaus zurückzuführen.
- Bei den Personenzügen sind die mittleren Vorbeifahrtspegel aufgrund des neuen und sanierten Rollmaterials seit 2003 um mehr als 5 dB gesunken.
- Bei Güterzügen beträgt die Minderung fast 2 dB. Das Potenzial der Lärminderung ist noch nicht ausgeschöpft und beträgt noch rund 4 dB.
- Der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen liegt bei den Transitachsen nachts im Bereich über 90 % bis 95 %. Weitere wahrnehmbare Lärmreduktionen erfordern insbesondere eine Lärminderung beim Güterverkehr.
- Die Oberbauerneuerung der Gleise in Wichtrach belegte deutlich die hohe Bedeutung des Oberbaus für die Lärmemissionen. Insbesondere bei modernem, leisem Rollmaterial ist ein akustisch günstiger Oberbau wichtig.

Die Abteilung für Umwelt überprüft den entsprechenden Bericht jedes Jahr und informiert den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt falls Abweichungen zum Emissionsplan 2015 festgestellt werden. Aufgrund der aktuellen Entwicklung sieht der Regierungsrat keinen Handlungsbedarf und Handlungsspielraum.

Zur Frage 4

"Die SBB argumentiert immer mit der zukünftigen Sanierung des Rollmaterials (insbesondere der Güterwagen). Wie gedenkt der Regierungsrat die Forderung nach Rollmaterial-Sanierung zu unterstützen und deren Beschleunigung resp. Durchsetzung zu verlangen, damit die Aargauer Bevölkerung zukünftig nicht mehr, sondern weniger Bahnlärm ausgesetzt wird?"

Bereits in der Anhörung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen hat sich der Regierungsrat mit RRB Nr. 2012-001150 dafür eingesetzt, dass

- das faktische Verbot der Graugussklotzbremsen an Güterwagen nicht erst wie vom Gesetz vorgesehen bis zum 1. Januar 2020, sondern schon bis zum 1. April 2018 umgesetzt werden muss
- das Schallschutzfenster-Programm auch noch nach dessen Ende 2015 weitergeführt wird
- die Kosten für die von den Kantonen/Gemeinden anstelle des Bundes finanzierten Lärmschutzwände in die Lärmsanierungsprojekte aufzunehmen und zurück zu erstatten sind
- die Immissionsgrenzwerte für Eisenbahnlärm und deren Ermittlung zu überprüfen seien. Insbesondere sollen Sanierungsmassnahmen nach dem heutigen Stand des Wissens über die Lärmwirkung (Pegelkorrektur K1, Aufwachreaktionen) angemessen beurteilt werden.

Das BAV schätzt ab, dass bis heute ca. 75 % der in und durch die Schweiz verkehrenden Güterwagen bereits umgerüstet worden sind (Ersatz Graugussklotzbremsen). Das entsprechende Lärm-Reduktionspotenzial gibt das BAV mit 4,6 dB(A) an. Die Sanierung der restlichen Güterwagen, insbesondere aus dem EU-Raum wird dem BAV zufolge, noch einmal eine Pegelreduktion von ca. 5 dB(A) erzielen.

Aus Sicht des Regierungsrats ist es Sache des Bundes, dafür zu sorgen, dass die Emissionsminderungsziele des Bundesgesetzes erreicht werden. Hingegen wird sich der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten und insbesondere im Rahmen einzelner Eisenbahnprojekte weiterhin für das Ruhebedürfnis der Aargauer Bevölkerung einsetzen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 836.–.

Regierungsrat Aargau