



DER REGIERUNGSRAT
DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An das
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
z.H. Bundesamt für Verkehr, Abteilung Infrastruktur
3003 Bern

**Stellungnahme zur Totalrevision über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE):
Eröffnung des Anhörungsverfahrens**

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaller

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 6. Mai 2015, mit dem Sie uns die vorgesehene Totalrevision über die Lärmsanierung der Eisenbahnen zur Stellungnahme unterbreiten. Sie finden nachstehend unsere wichtigsten Überlegungen dazu.

Allgemeines

Im Jahre 2014 trat das revidierte Gesetz zur Lärmsanierung der Eisenbahnen in Kraft. In der Zwischenzeit hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Ausführungsverordnung dazu verfasst.

Grundsätzlich begrüssen wir die Bestrebungen, die effektive Lärmbelastung anhand des realen Verkehrsaufkommen und des akustischen Zustandes der Geleise so realitätsnah wie möglich wiederzugeben. Die tatsächlichen Emissionen sollen periodisch überprüft und mit dem neusten Lärmberechnungsmodell berechnet werden.

Die so ermittelten Lärmemissionen sollen dazu dienen, die gemäss Emissionsplan 2015 verfügbaren und damit zulässigen Lärmimmissionen zu überprüfen. Sollte sich dabei herausstellen, dass die realen Lärmemissionen höher sind, als bisher angenommen, müssten ergänzende Massnahmen geprüft und allenfalls umgesetzt werden.

Für die Bewilligungsverfahren betreffend Einzonungen, Erschliessungen und Baugesuchen wurde bisher auf der Grundlage von Artikel 36 Absatz 3 i.V.m. Artikel 37 Absatz 1 der Lärm-schutz-Verordnung (LSV) der Emissionsplan 2015 für die Beurteilung der Lärmbelastung herangezogen. Mit dem Inkrafttreten bzw. der Totalrevision über die Lärmsanierung der Eisenbahnen wird aber der Emissionsplan 2015 nicht mehr massgebend sein. Nun stellt sich die Frage, auf welcher Grundlage die Lärmbelastung im Rahmen der oben genannten Verfahren ab dem 1. Januar 2016 zu prüfen ist.

Fazit: Es ist darzulegen, auf welche Grundlage sich die Beurteilung der Lärmbelastung im Rahmen von Baugesuchen abzustützen hat.

zu Artikel 9; Anhang 1 Absatz 2.4 Absatz 1 Buchstabe a

Mit der Totalrevision sollen auch Härtefälle beseitigt werden, die beim konsequenten Vollzug des bisherigen Gesetzes entstanden sind. In diesem Zusammenhang werden zwei Richtwerte für den maximalen Einsatz von Investitionskosten vorgegeben.

- a) Je geschützte Person CHF 12'000.-
- b) Je Personen-Dezibel über dem Immissionsgrenzwert (Lärmmasse) CHF 3'000.-

Bei einer genaueren Betrachtung haben wir festgestellt, dass die Systematik so aufgebaut ist, dass bei einer eher geringen Wirksamkeit von Massnahmen (1-3 Dezibel) die Richtwerte der Lärmmasse (Buchstabe b) kostenbegrenzend wirkt, bei einer höheren Wirksamkeit (5 Dezibel und mehr) die Richtwerte des Buchstabe a.

Z.B. betragen die maximalen Investitionskosten bei einer Lärmschutzwand mit einer Wirkung von 7 Dezibel für ein Mehrfamilienhaus mit 3 Wohneinheiten gemäss den obigen Kriterien CHF 108'000.-

Vergleiche mit den Erfahrungswerten bei Kantonsstrassen zeigen, dass dort mithilfe einer ähnlichen Formel (CHF 5'000.- pro geschützte Person; siehe Leitfaden Strassenlärm BAFU / ASTRA) eine Lärmschutzwand mit einer Wirkung von 7 Dezibel für ein Mehrfamilienhaus mit 3 Wohneinheiten maximal CHF 315'000.- kosten darf.

Es ist uns durchaus bewusst, dass das Abstrahlverhalten von Bahnlärm Dipolcharakter aufweist und somit stark richtungsabhängig ist. Die vertikale Abstrahlung ist deshalb weniger stark ausgeprägt als bei Strassenlärm. Mit weniger Investitionen kann daher ein vergleichbarer Schutz der Anwohner erreicht werden.

Wenn allerdings Richtwerte verhindern, dass im Vergleich zu anderen Lärmarten Massnahmen bei verhältnismässigen Kosten umgesetzt werden können, dann sind diese grundsätzlich zu hinterfragen oder es ist nachvollziehbar darzulegen, weshalb die Richtwerte so festgelegt wurden.

Wir sind daher der Auffassung, dass Buchstabe a) (CHF 12'000.- je geschützte Person) ersatzlos gestrichen werden sollte. Die maximalen Kosten gemäss Buchstabe b) würden bei ergänzenden Massnahmen im selben Fall CHF 189'000 (anstatt CHF 108'000.-) betragen. Somit könnten deutlich mehr und/oder öfters ergänzende Massnahmen für die betroffenen Anwohner realisiert werden, wenn nur Buchstabe b) in der VLE bestehen bleiben würde.

Fazit:

Bei Artikel 9; Anhang 1 Absatz 2.4 ist Buchstabe a) ersatzlos zu streichen

Wir hoffen, sehr geehrter Herr Dr. Füglistaller, Ihnen mit unserer Stellungnahme dienen zu können und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Liestal, 23. Juni 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Reber

der Landschreiber:

Vetter