

IG gegen Lärm der Nationalstrasse A3



EINSCHREIBEN

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 10
3003 Bern

Frick, 6. Dezember 2025

Einsprache

Interessengemeinschaft (IG) gegen Lärm der Nationalstrasse A3, Frick
vertreten durch die (ebenfalls als betroffene Anwohner als Einsprecher auftretenden) Herren

- Dieter Härdi, Föhrenweg 2, 5070 Frick (Postzustellung an diese Adresse)
- Jörg Schweizer, Sonnhalde 2, 5070 Frick
- Uwe Sollfrank, Bergstrasse 4A, 5070 Frick
- Patric Rippstein, Hornhofweg 1, 5070 Frick

Einsprecherin

gegen

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Zofingen, Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen

Gesuchstellerin

betreffend

Öffentliche Auflage des Nationalstrassenprojekts
N03 Lärmschutz, Möhlin, Zeiningen, Mumpf, Eiken, Oeschgen, Frick



Rechtsbegehren

1. Das Nationalstrassenprojekt «N03 Lärmschutz, Möhlin, Zeiningen, Mumpf, Eiken, Oeschgen, Frick», sei in der vorliegenden Form nicht zu genehmigen, sondern mit allen notwendigen, vorsorglichen Lärmschutzmassnahmen im Siedlungsbereich der Gemeinde Frick zu ergänzen.
2. Im Nationalstrassenprojekt sei zumindest im Siedlungsbereich der Gemeinde Frick ein Belag vorzusehen, der über eine höhere lärmreduzierende Wirkung verfügt als der vorgesehene Belag SDA 8-12 (z.B ein porenoffener Belag SDA 4 / PA 11).
3. Eine Modernisierung mit Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwände im Bereich des Siedlungsgebietes Frick ist zu prüfen und ein Projekt für einen nachhaltigen und vorausschauenden Lärmschutz muss erstellt werden.
4. Eine Temporeduktion 100 ist auf der Nationalstrasse im Bereich des Siedlungsgebietes Frick zu prüfen und zusätzlich zu anderen Massnahmen zu realisieren.



I. Formelles

Legitimation

Die Unterzeichnenden sind aufgrund der persönlichen Betroffenheit mit Liegenschaften im Lärmeinflussbereich der Nationalstrasse A3 legitimiert zur Einsprache. Sie vertreten ebenfalls die IG gegen Lärm der Nationalstrasse A3.

II. Materielles

Begründungen zu den einzelnen Rechtsbegehren

Ad 1

Allgemeines

Mit dem Nationalstrassenprojekt sind keinerlei Massnahmen für eine Verbesserung der Lärmsituation im Bereich des Siedlungsgebietes der Gemeinde Frick vorgesehen. Der geplante lärmarme Belag SDA 8-12 soll eine für das menschliche Gehör ohnehin nicht wahrnehmbare Verbesserung – 1 dB(A) ergeben, wobei dieser Wert bezweifelt wird! Es bleibt also einfach laut, Hauptsache, die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte werden auf dem Papier gemäss den vorliegenden Berechnungen bei den meisten Liegenschaften eingehalten (Auftrag ASTRA). Mit dem geplanten Projekt wird eine «Lösung» verfolgt, die eine übermässige Lärmbelastung im oberen Fricktal, insbesondere in der Gemeinde Frick, auf lange Zeit (mindestens 30 Jahre) zementiert. Für vertretbar höhere Kosten sind unseres Erachtens rechtskonforme und zukunftsfähige Lösungen möglich, die eine spürbare Lärmentlastung ergeben.

Alle möglichen weitergehenden Schallschutzmassnahmen werden von der ASTRA, als Betreiberin der Autobahn, mit dem Hinweis auf einen ungenügenden WTI-Index verworfen. Dieser Index prüft jedoch nur eine ausreichende wirtschaftliche Tragbarkeit und lässt das Vorsorgeprinzip



gemäss dem Umweltschutzgesetz aussen vor. Es ist für den Normalbürger überhaupt nicht nachvollziehbar, warum das zuständige Bundesamt im Zuge dieser umfassenden Sanierungsarbeiten an Nationalstrassen nicht nachhaltigen Lärmschutz betreiben will. Lärmimmissionen sind gesundheitsschädigend für Mensch und Tier. Dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung ist gemäss dem Umweltschutzgesetz höchste Priorität zu schenken. Dass gerade dieser wichtige Aspekt nicht in die Beurteilung mit einfließt, ist nicht nachvollziehbar (Gesundheitskosten, präventiver Gesundheitsschutz etc). Die zulässigen Immissionsgrenzwerte im Siedlungsgebiet von Frick werden grossenteils nur geringfügig unterschritten, weshalb negative gesundheitliche Folgen für die Bewohner zu befürchten sind. Zudem wurden Teile der an die Autobahn angrenzenden Wohnzonen infolge des Lärms von der Empfindlichkeitsstufe ES II in die ES III aufgestuft. Diese Tatsache bleibt im Projekt unbeachtet. Die Lärmschutzmassnahmen sind so auszugestalten, dass diese Aufstufung im Einklang mit Art. 43 LSV rückgängig gemacht werden kann. Schallschutzmassnahmen sind sinnvollerweise gerade im Rahmen von baulichen Unterhaltsarbeiten zu erstellen, da die verkehrlichen Einschränkungen (Baustellenverkehr) sowieso bestehen. Es ist ein Gebot der Stunde, dass Massnahmen getroffen werden, welche die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung wesentlich unterschreiten und nachhaltig sind. Es ist anzustreben, dass Anlagen wie Autobahnen langfristig die Planungswerte und nicht bloss die Immissionsgrenzwerte einhalten und jedenfalls allfällige Aufstufungen von Wohnzonen rückgängig gemacht werden können. Die Ungenauigkeit der Mess- und Modellresultate sowie die unsichere Annahme der Verkehrsprognose 2040 lassen überdies grosse Zweifel aufkommen, was schon in der Vergangenheit die Prognosen im TSP 2010 gezeigt haben. Zudem bestehen Empfehlungen der EKLB (vgl. dazu sogleich) die Grenzwerte für Strassenlärm erheblich nach unten anzupassen. Es ist zu befürchten, dass die betroffene Bevölkerung der Gemeinde Frick wiederum über Jahrzehnte mit übermässigen Lärmeinwirkungen der Nationalstrasse konfrontiert wird, was auch für die Betreiberin der Autobahn unhaltbar sein sollte. Der Vernunft folgend, muss es das Ziel sein, durch verschiedene nachhaltige Lärmschutzmassnahmen einen mög-



lichst hohen Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu erreichen. Insbesondere werden heute die negativen Einwirkungen von Lärmbelastungen auf die Gesundheit der Menschen höher gewichtet als dies in der Vergangenheit der Fall war. Im Sinne einer genügenden Vorsorge ist deshalb ein wirkungsvolles, nachhaltiges und zukunftsfähiges Schallschutzprojekt entlang der Nationalstrasse A3 erforderlich.

Unzulässige Anwendung WTI-Index (Index wirtschaftliche Tragbarkeit)

Beurteilung gemäss Art. 25 USG / auch Planungswerte relevant

Gemäss Prognose ist im Jahr 2040 ein Verkehr von 55'000 Fahrzeugen/Tag zu erwarten. Bisher bewilligt wurde im Rahmen der Sanierung (TSP 2010) eine Nutzung mit 30'000 Fahrzeugen/Tag. Die lärmrechtlichen Folgen dieser massiven Mehrnutzung müssen gemäss Art. 25 USG beurteilt werden und nicht nach Art. 8 LSV. Das bedeutet, dass es unzulässig ist, den sogenannten Index der wirtschaftlichen Tragbarkeit (WTI) zur Anwendung zu bringen, sondern dass auch die Überschreitung der Planungswerte relevant ist und das Vorsorgeprinzip im umfassenden Sinne Anwendung findet. Bei wesentlichen Änderungen von bestehenden Anlagen und Neubauten sind die Planungswerte einzuhalten, was bei fast einer Verdoppelung der Verkehrsmenge unserer Ansicht nach, gegeben ist. Die gesetzlichen Planungswerte wären bei einer Grosszahl der betroffenen Liegenschaften nicht eingehalten. Es handelt sich zudem nicht um eine erstmalige Sanierung.

Ergänzend kann aufgeführt werden, dass die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) des UVEK in ihrer wissenschaftlichen Beurteilung vom 9.12.2021 für den Strassenlärm folgendes empfiehlt:

- Grenzwert für die Nacht um etwa 3 dB tiefer setzen.
- Beurteilungswert Nacht im Zeitraum von 22 bis 07 Uhr ausdehnen, 9 Stunden (bisher 8 Std. von 22 bis 06 Uhr).



- Einheitlicher Schutz des Wohnens vor Lärm, unabhängig von ES II oder ES III.

Quelle: www.eklb.admin.ch/inhalte/EKLB_2021_Grenzwerte_d.pdf

Die EKLB-Empfehlungen sollten gemäss Bericht möglichst rasch umgesetzt werden. In der Folge sind damit ebenfalls die mit dem Strassenprojekt beurteilten Grenzwerte hinfällig und neu zu berechnen.

Die vorstehenden Feststellungen und Bewertungen zeigen, wie volatil die Beurteilung des Strassenlärms geworden ist. Umso wichtiger ist es, dass der grösstmögliche Lärmschutz realisiert wird.

Ad 2

Im Siedlungsbereich der Gemeinde Frick bzw. im lärmrelevanten Einflussbereich ist ein poröser Asphaltbelag (PA Belag) mit einer höheren akustischen Wirksamkeit einzubauen. Der Einbau eines lärmarmen Belags ist eine Massnahme an der Quelle. Emissionen sollen gemäss Art. 11 Abs. 1 USG an der Quelle begrenzt werden. Sinnvollerweise ist der Bereich der Nachbargemeinde Oeschgen miteinzubeziehen. Die vom ASTRA aufgeführten Nachteile dieses Belages treffen somit nur auf einen geringen Teilbereich des Gesamtprojektes zu und sind ohne weiteres wirtschaftlich und technisch tragbar. Die positive und wahrnehmbare Wirkung des porösen Belages in Bereich des stark mit Lärmemissionen betroffenen Gemeindegebietes von Frick ist auch vom ASTRA nicht bestritten. - Dies ist eine Massnahme, die eine grosse Wirkung mit einer Schallreduktion an der Quelle bewirkt, und die vom ASTRA aufgeführten Nachteile bei weitem übertrifft.

Ad 3

Die bestehenden Schallschutzwände sind veraltet und entsprechen nicht den heutigen technischen Möglichkeiten. Technisch zeitgemäss und stark schallabsorbierende Wände, z.B. in gekröpfter Form, vermögen die Schallimmission auch für Hanglagen massiv zu reduzieren. Im



Bericht des ASTRA ist eine Restlebensdauer der bestehenden Wände von 15 bis bestenfalls 25 Jahre umschrieben, welche aber nur den baulichen Zustand beurteilt. Die Beurteilung der technischen Alterung bleibt aussen vor. Wird das vorliegende Nationalstrassenprojekt in ca. 10 Jahren realisiert sein, wäre die Restlebensdauer der Wände gerade noch ca. 5 - 10 Jahre. Ein Erneuerungsprojekt mit grosser schallmindernder Wirkung ist deshalb heute schon nachhaltig und sinnvoll.

Ad 4

Eine Temporeduktion auf der Autobahn auf Tempo 100 ergibt nach Angabe des ASTRA eine Wirkung von – 2 dB(A) was zusammen mit anderen Schallschutzmassnahmen unseres Erachtens eine kumulativ gute Lärmreduktion ergibt. Diese Massnahme ist kostengünstig und ergibt eine nachhaltige Schallminderung. Das ASTRA sieht eine solche Massnahme nicht, da die Kapazität der Hochleistungsstrasse damit eingeschränkt würde. Diese Behauptung entbehrt unserer Ansicht nach jeder Grundlage, besteht doch heute schon Tempo 100 vom Bözbergtunnel bis nach Brugg ca. 15 km. Eine geringfügige Verlängerung der Tempo-100-Strecke sollte demzufolge die Verkehrskapazität der Autobahn nicht messbar einschränken. Eine tragbare Beurteilung auch in verkehrsrechtlicher Hinsicht sollte damit begründbar und möglich sein.

Die IG und die Mitunterzeichnenden sehen sich in der Verantwortung, für die nächste Generation in Frick eine Umgebung zu schaffen, die bedeutend weniger lärmbelastet ist. Mögliche Bedenken des ASTRA, mit weitergehenden Massnahmen als im aufgelegten Sanierungsprojekt umschrieben, ein Präjudiz zu schaffen, halten wir für wenig plausibel. Das Gegenteil ist der Fall. Eine massgeschneiderte Lösung würde viel eher belegen, dass das ASTRA die lärmgeplagte Bevölkerung ernst nimmt und Hand bietet, eine zukunftsähnliche Lösung zu finden.

Wenn wir die Gelegenheit jetzt nicht wahrnehmen, mit dieser Autobahnsanierung eine wesentliche Lärmreduktion zu schaffen, verpassen wir eine einmalige Chance.

IG gegen Lärm der Nationalstrasse A3



Mit freundlichen Grüßen

Für die IG gegen Lärm der Nationalstrasse A3



Dieter Härdi Uwe Sollfrank Jörg Schweizer Patric Rippstein

Beilagen

- Einsprache im Doppel
- Unterschriften Mitunterzeichnende