



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

BAV, 12. September 2012

Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen

Vernehmlassung

Zusammenfassung der Ergebnisse

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2012-11-01/63



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
2	Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden	3
3	Überblick	4
3.1	Ergebnis Vernehmlassung Schweiz.....	4
3.2	Ergebnis Notifikation.....	4
4	Stellungnahmen zum Massnahmenpaket	5
4.1	Emissionsgrenzwerte für den Güterwagenbestand.....	5
4.2	Massnahmen an der Fahrbahn.....	5
4.3	Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Schalls.....	6
4.4	Innovationsförderung und Ressortforschung.....	6
4.5	Kürzung des Verpflichtungskredits für die Lärmsanierung.....	6
5	Mit der Vorlage indirekt verknüpfte Themen	6
5.1	Lärmbonus und -malus (Netzzugangsverordnung, NZV).....	6
5.2	Immissionsgrenzwerte und Pegelkorrektur K1 (Lärmschutz-Verordnung; LSV) ...	7
5.3	Entschädigung bei verbleibenden IGW-Überschreitungen.....	7
6	Forderungen betreffend Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster)	7
6.1	Verlängerung Frist Einbau Schallschutzfenster.....	7
6.2	Abgeltung von Kosten für Massnahmen an neuen Gebäuden (Baubewilligung nach 1985).....	7
6.3	Berücksichtigung ganzer Fassaden.....	7
7	Einzelthemen	8
7.1	Nachfahrverbot und Geschwindigkeitsreduktion für Güterzüge.....	8
7.2	Schutzgrad 80 %.....	8
7.3	Empfindlichkeitsstufe II als Ausgangspunkt der Sanierung.....	8
7.4	Beste verfügbare Technik.....	8
7.5	Erweiterung der Beitragszusicherung für die Schweizer Rollmaterialsanierung ...	8
7.6	Betriebs- und Depotareale, Standlärm.....	8
7.7	Berücksichtigung der Lärmreduktion im EP 2015.....	8
7.8	Rückerstattung der Kosten kommunal finanzierter LSW.....	8
7.9	Überprüfung der Wirksamkeit vollzogener Massnahmen.....	9
7.10	Anpassung gewährter Erleichterungen.....	9

Anhang: Liste der eingegangenen Stellungnahmen



1 Allgemeines

Mit Beschluss vom 9. Mai 2012 hat der Bundesrat Kenntnis genommen vom Vernehmlassungsentwurf zur Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) vom 24. März 2000 und er hat das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation beauftragt, die Vernehmlassung durchzuführen. Die interessierten Kreise hatten bis zum 31. August 2012 Gelegenheit, zu den Entwürfen Stellung zu nehmen. In diesem Bericht werden alle bis zum 10. September 2012 eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt.

An der Vernehmlassung beteiligten sich 26 Kantone, vier politische Parteien, der Dachverband der Städte, vier Dachverbände der Wirtschaft, elf Organisationen sowie 19 weitere Organisationen. Insgesamt gingen 66 Stellungnahmen ein.

Als technische Vorschrift tangiert die Emissionsgrenzwerte für Güterwagen das WTO-TBT¹ sowie das EFTA-Übereinkommen², so dass die Vorlage entsprechend notifiziert wurde. In diesem Rahmen ging eine Stellungnahme der EU ein. Die EU wurde von der Schweiz zudem im Rahmen des Gemischten Ausschuss zum Landverkehrsabkommen (LVA)³ informiert.

2 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

		Adressaten	Keine Stellungnahme	Stellungnahmen
1	Kantone	26	-	26
2	Konferenzen der Kantone	2	1	1
3	Dachverbände der Gemeinden und Städte	2	1	1
4	Parteien	11	7	4
5	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	9	5	4
6	Organisationen	22	11	11
	Subtotal 1	72	25	47
7	Spontanteilnahmen			
	- Verbände Schweiz	-	-	5
	- Lärmschutzfachstellen			3
	- Stellungnahmen Ausland			2
	- Diverse			9
	Subtotal 2			19
	Total	72	25	66

¹ Übereinkommen über technische Handelshemmnisse (TBT), SR 0.632.20, Anhang 1A.6.

² Übereinkommen zur Errichtung der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), SR 0.632.31.

³ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (LVA), SR 0.740.72.



3 Überblick

3.1 Ergebnis Vernehmlassung Schweiz

Die vorgesehene Änderung des BGLE wurde überwiegend positiv aufgenommen. Zusätzliche Massnahmen für den Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Bahnlärm werden als richtig und sinnvoll angesehen.

Die **Kantone** begrüssen die vorgesehenen Massnahmen. Zusätzlich ist ihnen wichtig, dass die laufende Schallschutzfenstersanierung, welche durch die Kantone vollzogen wird, auch nach 2015 weitergeführt werden kann. Ebenfalls wird mehrfach gefordert, die derzeit gültigen Immissionsgrenzwerte seien zu überprüfen.

Der **Dachverband der Städte**, die **Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs** sowie einzelne **Gemeinden** und **Städte** äussern sich positiv zum vorgeschlagenen Massnahmenpaket.

Die **Parteien** unterstützen die Vorlage mit Ausnahme der SVP.

Die **Schweizerischen Dachverbände** äussern sich grundsätzlich positiv zu den geplanten Massnahmen. Kontrovers beurteilt wurden der Zeitpunkt des Inkrafttretens von Emissionsgrenzwerten für bestehende Güterwagen sowie der im Trassenpreis enthaltene Lärmbonus (nicht Gegenstand dieser Vorlage).

Der **Bahnsektor** (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure, Branchenverbände) anerkennt die Notwendigkeit der Einführung von Emissionsgrenzwerten. Er befürchtet aber, dass bis 2020 nicht genügend lärmarmes Rollmaterial zur Verfügung stehen wird. Das Vorgehen sei mit der EU abzustimmen.

Die **Lärmorganisationen** befürworten die Vorlage voll und ganz. Sie fordern – wie die Kantone – eine Überprüfung der Immissionsgrenzwerte und möchten den Lärmbonus im Trassenpreissystem verstärken.

3.2 Ergebnis Notifikation

Die **Europäische Union (EU)** hat von der Vorlage Kenntnis genommen. Sie zieht selber ein EU-weites Verbot lärmintensiver Güterwagen in Betracht, will vorab aber eine umfassende Folgenabschätzung vornehmen und die geeignete Rechtsform prüfen. Eine entsprechende Mitteilung der EU-Kommission wird bis 2014 in Aussicht gestellt.

Die EU bittet die Schweiz, unilaterale Massnahmen zu vermeiden, die möglicherweise Schienenfrachtdienste und den freien Verkehr von Zügen in Europa stören würden. Von der Einführung verbindlicher Emissionsgrenzwerten möge die Schweiz solange absehen, bis die EU ihr Vorhaben öffentlich bekanntgegeben hat.



4 Stellungnahmen zum Massnahmenpaket

4.1 Emissionsgrenzwerte für den Güterwagenbestand

Die Notwendigkeit der Lärmreduktion beim Schienengüterverkehr im Allgemeinen und die Einführung von Emissionsgrenzwerten für den Güterwagenbestand im Besonderen wird in sämtlichen Vernehmlassungen (Kantone, Parteien, Dachverbände und Bahnsektor [vgl. Anhang]) ausdrücklich als richtig und wichtig anerkannt. Unterschiedlich beurteilt wird die Übergangsfrist bis zum Inkrafttreten im Jahr 2020:

Die KöV, mehrere Kantone, der Cercle Bruit, die Lärmliga (SLL) und weitere fordern, dass die Emissionsgrenzwerte bereits früher, d.h. 2016, 2017 oder 2018, in Kraft gesetzt werden. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) verlangt deren sofortige Einführung.

Der Bahnsektor sowie die SVP und die Economiesuisse erachten dagegen die Übergangsfrist bis 2020 als zu kurz. Das Ziel sei mangels Werkstattkapazitäten in Europa, weil die LL-Sohle⁴ noch nicht zugelassen sei und weil es an einem gesamteuropäisch harmonisierten lärmabhängigen Trassenpreissystem fehle, nicht erreichbar. Ab 2020 könnten, insbesondere im Einzelwagenladungsverkehr, zu wenig lärmarme Güterwagen für den Verkehr in bzw. durch die Schweiz zur Verfügung stehen.

Der Bahnsektor will, dass die Emissionsgrenzwerte zu einem späteren Zeitpunkt und in Abstimmung mit der EU in Kraft gesetzt werden. Die SBB schlägt vor, das Inkrafttreten zu verschieben, wenn sich 2019 abzeichnet, dass das Ziel nicht erreicht wird. Die BLS AG schlägt für Güterwagen mit einer Laufleistung von weniger als 1'000 km/Jahr eine Verlängerung der Übergangsfrist bis 2024 vor. Die internationalen Branchenverbände (CER/UIP/ERFA) erachten ein Inkrafttreten der Emissionsgrenzwerte ab 2028 als realistisch.

Die SBB AG und der VAP schlagen vor, die Entwicklung des Bestandes an lärmarmen Güterwagen mittels eines Monitorings zu verfolgen. Damit sollen frühzeitig negative Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik und die Schienengüterverkehrsversorgung der Schweiz erkannt werden.

Der VöV und die BLS Netz AG bemängeln das Fehlen gesetzlicher Grundlagen betreffend die Durchsetzung der Emissionsgrenzwerte. Dies betrifft die Zuständigkeit für den Vollzug und die Sanktionen selber.

4.2 Massnahmen an der Fahrbahn

Die Massnahmen an der Fahrbahn finden sowohl bei den Kantonen, den Parteien und im Bahnsektor eine breite Unterstützung.

Der Cercle Bruit und der Kanton Thurgau wünschen, dass das Typenzulassungsverfahren für **Schienenschallabsorber** prioritär vorangetrieben wird. Zudem seien im Verpflichtungskredit 100 Mio. Franken statt lediglich 55 Mio. Franken vorzusehen.

Die SBB AG, die BLS AG und der Kanton Zug bemängeln, dass **Schienenschmieranlagen** gegen das Kurvenkreischen nicht ins Massnahmenpaket aufgenommen worden ist.

⁴ Verbundstoffsohle; LL → Low friction, low noise.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2012-11-01/63

4.3 Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Schalls

Dass bauliche Massnahmen künftig nur noch ausnahmsweise erstellt werden sollen, wird in verschiedenen Stellungnahmen begrüsst.

Die BLS AG erachtet dagegen die Lückenschliessung bei Lärmschutzwänden als wenig effektiv und schlägt stattdessen eine **Erhöhung des Kosten-Nutzen-Index (KNI)** vor. Der Kanton Basel-Stadt möchte beides umsetzen, da im städtischen Umfeld die IGW trotz Rollmaterialsanierung und Massnahmen an der Fahrbahn nicht eingehalten werden könnten. Der Kanton Genf erkennt in Lärmschutzwänden eine rasch umsetzbare und effektive Möglichkeit zur Lärmreduktion, wogegen die anderen vorgeschlagenen Massnahmen erst längerfristig Wirkung entfalten würden.

Die SLL wünschte eine Spezifizierung der Massnahmen an der Fahrbahn sowie der weitergehenden Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg.

Der Kanton Zug will zusätzliche Lärmschutzmassnahmen insbesondere in Gemeinden mit einem tiefen Schutzgrad und hohe IGW-Überschreitungen umgesetzt sehen.

4.4 Innovationsförderung und Ressortforschung

Die BLS AG, der VAP, die Alpeninitiative sowie die Lärmfachstellen befürworten die Innovationsförderung und Ressortforschung ausdrücklich. Der VAP fordert zur Gewährleistung einer praxisnahen Definition und Umsetzung der Forschungsaufträge eine fachkundige Begleitkommission aus Vertretern des Bundes, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Verlagerer und Vermietergesellschaften.

Der VCS und der WWF vermessen bei der Ressortforschung eine Strategie sowie die Zielsetzung und bezweifeln, dass die vorgesehenen finanziellen Mittel ausreichend seien.

Die SVP, die Economiesuisse, die ASTAG und der Verband des Strassenverkehrs (FRS) stehen der Innovationsförderung kritisch bis klar ablehnend gegenüber. Es bestehe die Gefahr, dass die relative Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers (Schiene) zulasten des anderen (Strasse) erhöht werde.

4.5 Kürzung des Verpflichtungskredits für die Lärmsanierung

Die SP, der VCS, der SEV und der HEV sprechen sich explizit gegen eine Kürzung des Lärmsanierungskredits aus.

SVP begrüsst die Kürzung des Verpflichtungskredits für die Lärmsanierung. Der ASTAG ist gegen jede weitere Beanspruchung des Verpflichtungskredits.

5 Mit der Vorlage indirekt verknüpfte Themen

5.1 Lärmbonus und -malus (Netzzugangsverordnung, NZV)

Die KöV, mehrere Kantone, die SLL und die Alpeninitiative verlangen eine Erhöhung des Lärmbonus sowie die Einführung eines Lärmmalus für besonders laute Fahrzeuge. Durch die bei der Revision des Trassenpreissystems eingeführten Faktoren "Energie" und "Nachfrage" würden Güterzüge vermehrt die günstigeren Trassen in der Nacht belegen, wodurch die Lärmproblematik verschärft werde. Das Bonus-Malus-System dürfe die Verkehrsverlagerung aber nicht gefährden.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2012-11-01/63

Der Kanton Thurgau verlangt eine Verdoppelung des Lärmbonus auf 2, 4 und 6 Rp./Achskilometer. Die HUPAC kritisiert, dass die Höhe des Lärmbonus von bestimmten Technologien abhängig gemacht wurde. Richtigerweise müsse sie sich an Emissionswerten orientieren, so dass die Technologie frei wählbar sei.

Die FDP, die SVP, der ASTAG und das Centre Patronal (CP) fordern die Abschaffung des Lärmbonus. Die Subventionierung der Umrüstung von Güterwagen sei wettbewerbsverzerrend, da im Strassengüter- und im Luftverkehr keine entsprechenden Subventionen ausgerichtet würden.

5.2 Immissionsgrenzwerte und Pegelkorrektur K1 (Lärmschutz-Verordnung; LSV)

Mehrere Kantone und der Cercle Bruit verlangen, dass die Immissionsgrenzwerte für Eisenbahnlärm und die Pegelkorrektur K1 überprüft bzw. herabgesetzt werden. Sie begründen diese Forderung mit Studienergebnissen, wonach das lärminduzierte Aufwachen nicht von der Energiedosis (Jahresmittlungspegel) sondern vom Maximalpegel einer Zugdurchfahrt abhängt.

5.3 Entschädigung bei verbleibenden IGW-Überschreitungen

Mehrere Kantone und der Cercle Bruit wollen, dass Liegenschaftseigentümer, deren Gebäude nach Abschluss der Lärmsanierung weiterhin IGW-Überschreitungen aufweist, finanziell entschädigt werden. Eine entsprechende Ausgleichsnorm sei auch auf andere lärmintensive Infrastrukturanlagen anzuwenden.

6 Forderungen betreffend Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster)

6.1 Verlängerung Frist Einbau Schallschutzfenster

Einige Kantone und der Cercle Bruit weisen darauf hin, dass sie nicht in der Lage seien, die nach geltendem Recht verfügbaren Ersatzmassnahmen (passive Schallschutzmassnahmen an Gebäuden) bis Ende 2015 zu vollziehen. Die Frist für den Vollzug bzw. dessen Finanzierung über den FinöV sei auch nach 2015 sicherzustellen.

Die SP sowie die Schweizerische Liga gegen den Lärm (SLL) sprechen sich explizit gegen die – in der Gesetzvorlage nicht vorgesehene – Verlängerung dieser Frist aus.

6.2 Abgeltung von Kosten für Massnahmen an neuen Gebäuden (Baubewilligung nach 1985)

Der Kanton Wallis will, dass bei nach 1985 bewilligten Gebäude, die infolge der Verkehrszunahme nachträglich IGW-Überschreitungen aufweisen, ebenfalls die Hälfte der Kosten für passiven Lärmschutz über den FinöV finanziert werden.

6.3 Berücksichtigung ganzer Fassaden

Der Kanton Basel-Stadt fordert, dass der Bund Schallschutzfenster über die ganze Fassade finanziert, wenn der Immissionsgrenzwert am meist belasteten Ort dieser Fassade überschritten ist.



7 Einzelthemen

7.1 Nachtfahrverbot und Geschwindigkeitsreduktion für Güterzüge

Der Städteverband verlangt, dass ein Nachtfahrverbot und eine Geschwindigkeitsreduktion für Güterzüge noch einmal geprüft werden.

7.2 Schutzgrad 80 %

Die SLL und die Alpeninitiative verlangen, dass der Schutzgrad von mindestens 80 % im Gesetz verankert wird. Zudem müsse der Schutzgrad nicht nur netzweit sondern auch auf den Nord-Süd-Transitachsen erreicht werden.

7.3 Empfindlichkeitsstufe II als Ausgangspunkt der Sanierung

Die SLL verlangt, dass entlang von Gütertransitstrecken bei Liegenschaften mit Wohnräumen grundsätzlich die Belastungsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) II zur Anwendung kommen, insbesondere dort, wo Wohnzonen von der ES II in die ES III aufgestuft worden seien.

7.4 Beste verfügbare Technik

Die SLL und die Alpeninitiative verlangen, dass bei Neuzulassungen im Güterverkehr die beste verfügbare Technik verlangt wird (best available technology, BAT).

7.5 Erweiterung der Beitragszusicherung für die Schweizer Rollmaterialsanierung

Die SLL verlangt, dass bei der Rollmaterialsanierung in der Schweiz Beiträge auch für Fahrzeuge ausgerichtet werden, die nur bis 2018 verkehren.

7.6 Betriebs- und Depotareale, Standlärm

Die SBB AG und die SP fordern die Finanzierung von Massnahmen gegen den Lärm abgestellter Züge und gegen den Rangierlärm. Der schweizerische Städteverband und der Hauseigentümerverband (HEV) wollen, dass die Lärmsituation in diesen Bereichen systematisch erfasst und Massnahmen geprüft werden.

7.7 Berücksichtigung der Lärmreduktion im EP 2015

Der Cercle Bruit und der Kanton Zürich befürchten, die erreichte Lärmreduktion werde durch künftige Frequenzsteigerungen wieder kompensiert. Zu prüfen sei deshalb, wie mit den Verbesserungen im Emissionsplan umzugehen ist. Der Kanton Wallis verlangt für die kantonalen Planungs- und die kommunalen Baubewilligungsbehörden eine angepasste Emissionsprognose für die Jahre 2020 und 2025.

7.8 Rückerstattung der Kosten kommunal finanzierter LSW

Der Kanton Aargau weist darauf hin, dass einzelne Gemeinden ergänzende Lärmschutzwände finanziert haben. Die entsprechenden Kosten sei diesen zurückzuerstatten.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2012-11-01/63

7.9 Überprüfung der Wirksamkeit vollzogener Massnahmen

Der Kanton Tessin regt an, nach Abschluss der Lärmsanierung die Wirksamkeit der vollzogenen Massnahmen zu überprüfen.

7.10 Anpassung gewährter Erleichterungen

Der Kanton Schwyz fragt, wie bei gewährten Erleichterungen zusätzliche Massnahmen angeordnet werden können. Generell stelle sich die Frage, ob gewährte Erleichterungen in bestimmten Zeitabständen oder aufgrund neuer Erkenntnisse überprüft werden müssten.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2012-11-01/63

Anhang: Eingegangene Stellungnahmen

Kantone

- 26) alle 26 Kantone
- 27) Konferenz der kt. Direktoren des öff. Verkehrs KöV

In der Bundesversammlung vertretene Parteien:

- 28) Freisinnig Demokratische Partei. Die Liberalen FDP
- 29) Sozialdemokratische Partei Schweiz SP
- 30) Schweizerische Volkspartei SVP
- 31) Evangelische Volkspartei EVP

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

- 32) Schweizerischer Städteverband

Gesamtschweizerische Dachverbände

- 33) Schweizerischer Arbeitgeberverband
- 34) Kaufmännischer Verband Schweiz kvschweiz
- 35) Schweizerischer Gewerbeverband SGV
- 36) Verband der Schweizer Unternehmen economiesuisse

Organisationen

- 37) Schweizerische Bundesbahnen AG SBB AG Bahnsektor
- 38) BLS Lötschbergbahn AG BLS AG Bahnsektor
- 39) Verband öffentlicher Verkehr VöV Bahnsektor
- 40) Verband der verladenden Wirtschaft VAP Bahnsektor
- 41) Hupac Intermodal SA HUPAC Bahnsektor
- 42) Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- 43) Die Schweizerische Post
- 44) Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV
- 45) Schweizerische Liga gegen den Lärm SLL
- 46) Verkehrsclub Schweiz VCS
- 47) Alpeninitiative



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2012-11-01/63

Spontanstellungennahmen:

48) CVP Dietikon		
49) CVP Bezirk Dietikon		
50) SVP Dietikon		
51) Stadt Lausanne		
52) Stadt Zürich		
53) Gemeinde Hausen, Kanton Aargau		
54) BLS Netz AG		Bahnsektor
55) Gemeinschaft der Europäischen Bahnen	CER	Bahnsektor
Internationale Privatwagen-Union	UIP	Bahnsektor
European Rail Freight Association	ERFA	Bahnsektor
56) Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	IG DHS	Bahnsektor
57) Verband des Strassenverkehrs	FRS	
58) Centre Patronal	CP	
59) Hauseigentümergeverband Schweiz	HEV	
60) Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute	Cercle Bruit	
61) Gateway so nicht!		
62) Bahnlärm Biel	BLB	
63) Arbeitsring Lärm der Dt. Gesellschaft für Akustik	ALD	
64) World Wide Fund for Nature	WWF	
65) Eidgenössische Materialprüfungsanstalt	EMPA	
66) Prose AG		