

Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE)

vom xx. xxxxxxxx 2015

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 4 Absatz 3 – 5, und 7a Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 24. März 2000¹ über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE),

sowie die Artikel 12, 16 Absatz 2, 39 Abs. 1 und 1^{bis} und 40 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983² (USG),

verordnet:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich

¹ Diese Verordnung regelt:

- a. die Emissionsbegrenzungen für Güterwagen (Artikel 4 Absatz 3 des BGLE);
- b. die ergänzenden Massnahmen an der Fahrbahn und auf dem Ausbreitungsweg des Schalls (Artikel 7a des BGLE);
- c. die Investitionsförderung sowie die Ressortforschung (Artikel 10a des BGLE).

Art. 2 Ortsfeste Eisenbahnanlagen

Diese Verordnung gilt für bestehende ortsfeste Eisenbahnanlagen, die bis zum 1. Januar 1985 rechtskräftig bewilligt worden sind.

Art. 3 Verhältnis zur Lärmschutz-Verordnung

¹ Soweit diese Verordnung keine abweichenden Bestimmungen enthält, gilt die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986³ (LSV).

² Änderungen im Betrieb oder an der Infrastruktur ortsfester Eisenbahnanlagen, die nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Immission führen, gelten nicht als wesentliche Änderungen im Sinne von Artikel 8 Absätze 2 und 3 LSV.

Art. 4 Eisenbahnlärm-Monitoring

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) führt Erhebungen über die Entwicklung des Eisenbahnlärms durch und informiert periodisch über die Ergebnisse.

Art. 5 Information und Öffentlichkeitsarbeit

¹ Das BAV sorgt für die Information und Öffentlichkeitsarbeit betreffend der Lärmsanierung der Eisenbahnen.

² Nach Absprache mit dem BAV sorgen die Bahnen für die projektbezogene Information und Öffentlichkeitsarbeit.

Art. 6 Teuerung

Das BAV bestimmt im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung den Teuerungsindex für den Verpflichtungskredit.

2. Abschnitt: Emissionskataster

Art. 7

¹ Das BAV führt einen Emissionskataster zur Kontrolle der zulässigen Immissionen.

² Der Emissionskataster umfasst für jeden Streckenabschnitt des Eisenbahnnetzes:

- a. den Beurteilungspegel L_{r,e}, wie er für die Festlegung der zulässigen Immissionen verwendet worden ist,
- b. die tatsächlichen Emissionen.

³ Die Anlageninhaber ermitteln die tatsächlichen Emissionen periodisch und stellen sie dem BAV zu.

⁴ Bei der Projektierung ergänzender Massnahmen berücksichtigen die Anlageninhaber die Entwicklung der Emissionen bis 2025.

⁵ Der Emissionskataster ist öffentlich.

SR 742.144.1

¹ SR 742.144

² SR 814.01

³ SR 814.41

3. Abschnitt: Emissionsgrenzwert für Güterwagen

Art. 8

¹ Auf dem Schweizer Normalspurnetz verkehrende Güterwagen müssen den Emissionsgrenzwert für das Vorbeifahrgeräusch gemäss der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014⁴ einhalten. Werden bei Güterwagen Grauguss- durch Verbundstoff-Bremssohlen ersetzt, wird ohne Prüfung davon ausgegangen, dass sie diese Anforderung erfüllen.

² Der Emissionsgrenzwert gemäss Absatz 1 gilt nicht für Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge.

³ Verstösse gegen Absatz 1 werden mit Busse nach Artikel 61 Absatz 1 Buchstabe a USG⁵ bestraft.

4. Abschnitt: Ergänzende Massnahmen

Art. 9 Verhältnismässigkeit

Die Verhältnismässigkeit ergänzender Massnahmen ergibt sich aus den Kosten der Massnahmen sowie dem Nutzen für die betroffene Bevölkerung. Dabei sind in der Regel die Richtwerte gemäss Anhang 1 zu berücksichtigen.

Art. 10 Dringlichkeit

¹ Die Dringlichkeit ergänzender Massnahmen ergibt sich insbesondere aus dem Ausmass der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und der Anzahl hiervon betroffener Personen.

² Das BAV legt die Dringlichkeit der Projektierung ergänzender Massnahmen nach Anhörung des BAFU und der Anlagenbetreiber streckenweise fest.

Art. 11 Überwachung der Schienenrauheit und akustisches Schleifen

¹ Das BAV lässt die Schienenrauheit überwachen. Es kann die Überwachung mit Pauschalbeiträgen entschädigen.

² Werden in dicht besiedelten Gebieten die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten, muss ab 1. Januar 2020 die mittlere Schienenrauheit gewährleistet werden.

³ Das BAV kann höhere Anforderungen an die Schienenrauheit anordnen.

Art. 12 Beiträge

¹ Anrechenbar sind die Kosten für die Projektierung und Realisierung der vom BAV im Rahmen der Plangenehmigung bewilligten ergänzenden Massnahmen.

² Die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der sanierten Teile der Anlagen gehen zu Lasten des Anlageninhabers.

³ Das Plangenehmigungsgesuch des Anlageninhabers gilt als Beitragsgesuch nach Artikel 11 Absatz 1 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990⁶. Die rechtskräftige Plangenehmigung gilt als Beitragszusicherung. Die Höhe des Beitrages wird anhand des Bauprojektes festgelegt.

⁴ Das BAV kann Pauschalbeiträge festlegen.

5. Abschnitt: Investitionsförderung und Ressortforschung

Art. 13 Investitionsförderung

¹ Der Bund kann auf Gesuch hin Finanzhilfen für den Erwerb und Betrieb von besonders lärmarmen Güterwagen gewähren.

² Finanzhilfen werden gewährt, wenn insbesondere nachgewiesen wird, dass:

- a. der Emissionsgrenzwert gemäss Art. 8 um mindestens 4 dB(A) unterschritten wird;
- b. ein wesentlicher Anteil der Laufleistung der Güterwagen in der Schweiz erbracht wird;
- c. die Investitionskosten pro Drehgestell maximal 200 Prozent eines konventionellen betragen;

³ Die Höhe der Finanzhilfen richtet sich nach der Lärmverminderung und dem Beitrag an die Innovation im Schienengüterverkehr.

⁴ Das BAFU entscheidet über die Gesuche nach Anhörung des BAV.

Art. 14 Ressortforschung

¹ Der Bund kann Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Stadium der Entwicklung, Erprobung, Adaptierung oder Zulassung von emissionsbegrenzenden Massnahmen unterstützen oder in Auftrag geben.

² Das BAFU entscheidet über die Vorhaben nach Anhörung des BAV.

⁴ Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems «Fahrzeuge — Lärm» sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU

⁵ SR 814.01

⁶ SR 616.1

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 15 Übergangsbestimmungen

Für Lärmsanierungsmassnahmen, die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erstinstanzlich genehmigt worden sind, gilt die Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE) in den Fassungen vom 14. November 2001⁷ und vom 2. Februar 2005⁸.

Art. 16 Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Diese Verordnung tritt unter Vorbehalt von Artikel 8 am 1. Januar 2016 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2028.

² Artikel 8 tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

XX. XXXXXX XXXX

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Simonetta Sommaruga

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

⁷ AS 2001 2990

⁸ AS 2005 1053

Verhältnismässigkeit ergänzender Massnahmen

1 Grundsatz

¹ Als Ergänzung der Lärmsanierung am bestehenden Schienennetz ist die Kombination verschiedener Massnahmen möglich. Die Wirtschaftlichkeit eines Einsatzes derselben Massnahmen kann, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, stark unterschiedlich ausfallen. Diesem Umstand ist in der Beurteilung der Verhältnismässigkeit Rechnung zu tragen.

² Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ergänzender Lärmsanierungsmassnahmen erfolgt netzweit nach einheitlichen Grundsätzen.

2 Kosten und Nutzen

2.1 Formel

Die Verhältnismässigkeit einer Massnahme oder einer Massnahmenkombination wird beurteilt nach dem Verhältnis zwischen den Jahreskosten dieser Massnahmen und deren Nutzen für die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffenen Bevölkerung.

2.2 Jahreskosten

Für eine vergleichbare Berechnung der Jahreskosten sind die erwartete Nutzungsdauer (Abschreibungen), ein über die gesamte Sanierungsdauer einheitlicher Ansatz der Kapitalkosten (Verzinsung) sowie allfällige Unterhaltskosten zu berücksichtigen. Die Kostenannahmen sind durch den Anlageninhaber im Antrag zur Plangenehmigung darzulegen.

2.3 Ermittlung des Nutzens

¹ Der Nutzen einer ergänzenden Lärmsanierungsmassnahme errechnet sich aus der ungewichteten Differenz der Lärmbelastung mit und ohne diese Massnahme, multipliziert mit der Anzahl betroffener Personen.

² In die Ermittlung des Nutzens werden nur die von einer Grenzwertüberschreitung betroffenen bestehenden Gebäude und vor dem 1. Januar 1985 erschlossenen Parzellen einbezogen. Die Ermittlung des Nutzens erfolgt pro Geschoss.

³ Die Bestimmung der Räume mit lärmempfindlicher Nutzung erfolgt grundsätzlich vor Ort.

⁴ Die Ermittlung der Anzahl betroffener Personen für die Berechnung erfolgt in der Regel vor Ort und in Abhängigkeit der Nutzung der lärmempfindlichen Räume:

- Wohnen: Es gilt ein netzweit einheitlicher, pauschaler Ansatz von 3 Personen pro Wohneinheit (Wohnung, Einfamilienhaus).
- Andere Nutzungen: Für Betriebsräume ohne erheblichen Betriebslärm, Büros, Restaurants, Schulen, öffentliche Gebäude, usw. ist die aktuelle, mittlere Anzahl Personen pro Beurteilungszeitraum (tags und/oder nachts) einzusetzen, die sich in der Regel dauernd in den Räumen aufhalten (Mitarbeiter, Schüler usw.; jedoch ohne Gäste oder Besucher). Bei Gästezimmern in Hotels ist von der üblichen Zimmerbelegung auszugehen.
- Unüberbaute, vor dem 1. Januar 1985 erschlossene Bauzonen: Sofern keine konkreten Pläne vorliegen, ist das Potenzial an lärmbeeinträchtigten Personen aufgrund des Nutzungs- und Zonenplans abzuschätzen. Für Wohnnutzungen wird eine Person pro 30 m² Bruttogeschossfläche angenommen.

2.4 Richtwerte für eine genügende Wirtschaftlichkeit

¹ Die zur Verfügung stehenden Mittel für ergänzende Massnahmen oder Massnahmenkombinationen ermöglichen die Angabe von Richtwerten für eine genügende Wirtschaftlichkeit auf Basis der Investitionskosten.

- Investitionskosten pro geschützte Person: 12 000 Franken (Preisstand Okt. 1998)
- Investitionskosten je $\sum (\Delta \text{dB(A)} \times \text{Personen})$: 3 000 Franken (Preisstand Okt. 1998)

² Bei Stahlbrücken ist die weitreichende Wahrnehmbarkeit und Störwirkung des Brückendröhnens besonders zu berücksichtigen.