



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

BAV, 7. August 2015

Änderung des Bundesgesetzes über die Lärm- sanierung der Eisenbahnen

Ergebnis Vorkonsultation Zusammenfassung der Ergebnisse

Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
2	Übersicht über die Teilnehmenden der Konsultation	3
3	Überblick.....	4
4	Stellungnahmen zum Massnahmenpaket.....	4
4.1	Emissionsgrenzwerte für den Güterwagenbestand (Art. 8 und 16 Abs. 2 VLE)	4
4.2	Verhältnismässigkeit ergänzender Massnahmen (Art. 9 und Anhang VLE)	5
4.3	Überwachung Schienenrauheit und akustisches Schleifen (Art. 11 VLE)	5
4.4	Investitionsförderung (Art. 13 VLE).....	5
4.5	Ressortforschung (Art. 14 VLE).....	6
5	Stellungnahmen zum Emissionskataster (Art. 7)	6
6	Stellungnahmen zu Einzelthemen.....	7
6.1	Ortsfeste Eisenbahnanlagen (Art. 2)	7
6.2	Verhältnis zur LSV (Art. 3)	8
6.3	Monitoring (Art. 4)	8
6.4	Information und Öffentlichkeitsarbeit (Art. 5)	8
6.5	Übergangsbestimmungen (Art. 15)	8
7	Hinweise ohne direkten Zusammenhang zur VLE-Revision	8

Anhang: Liste der eingegangenen Stellungnahmen



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

1 Allgemeines

Das revidierte Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) trat am 1. März 2014 in Kraft. Der Bundesrat wurde in Art. 11 beauftragt, die Ausführungsbestimmungen zu erlassen.

Das BAV hat die interessierten Kreise eingeladen, bis 30. Juni 2015 zum Entwurf der revidierten VLE sowie dem Erläuternden Bericht Stellung zu nehmen. In diesem Bericht werden alle bis zum 31. Juli 2015 eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt.

An der Vorkonsultation beteiligten sich 24 Kantone, drei Infrastrukturbetreiber sowie sieben Organisationen. Insgesamt gingen 34 Stellungnahmen ein.

Als technische Vorschrift tangiert die Emissionsgrenzwerte für Güterwagen das WTO-TBT¹ sowie das EFTA-Übereinkommen², so dass die Vorlage entsprechend notifiziert wurde. Die EU hat am 21. August 2015 Stellung genommen.

2 Übersicht über die Teilnehmenden der Konsultation

	Adressaten	Keine Stellungnahme	Stellungnahmen
Kantone	26	2	24
Konferenz der Kantonsregierungen KdK	1	1	0
Infrastrukturbetreiberinnen	5	2	3
Organisationen	6	4	2
Europäische Union EU	1	0	1
Subtotal 1	39	9	30
Spontanteilnahmen			
– Fédérations des Entreprises Romandes	-	-	1
– Hauseigentümerverband HEV	-	-	1
– IG Detailhandel Schweiz IG DHS	-	-	1
– Schw. Gewerbeverband SGV	-	-	1
– Verkehrsclub Schweiz VCS	-	-	1
Subtotal 2	-	-	5
Total			35

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.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

3 Überblick

In der **Schweiz** wurde die vorgeschlagene Totalrevision der VLE grundsätzlich sehr positiv aufgenommen und die Übereinstimmung mit den gesetzlichen Grundlagen wurde bestätigt. Zahlreiche Teilnehmende an der Vorkonsultation haben gleichwohl verschiedene Vorschläge betreffend Anpassungen am Verordnungstext und/oder den erläuternden Bericht vorgebracht, die nachstehend nach Themen geordnet zusammengestellt sind.

Die **EU** hat ihre bereits im Rahmen der Revision des BGLE dargelegte Haltung wiederholt, wonach sie befürchte, unilaterale Massnahmen könnten die Interoperabilität im Schienengüterverkehr tangieren und das Funktionieren des Binnenmarkts beeinträchtigen. Eine von ihr selber durchgeführte Folgeabschätzung bestätige jedoch, dass die Lärmbelastung bei Anwendung der «TSI Lärm» auf bestehende Fahrzeuge wesentlich reduziert werden könnte. Sie beabsichtige daher selber Massnahmen zur Reduktion des Eisenbahnlärms für die Zeitspanne bis 2021 bzw. ab 2021 zu erlassen. Ihre diesbezügliche Strategie werde sie voraussichtlich im August 2015 kommunizieren.³ Die EU fordert die Schweiz daher auf, keine einseitigen Massnahmen zu erlassen, sondern ihre Gesetzgebung mit jener der europäischen zu koordinieren.

4 Stellungnahmen zum Massnahmenpaket

4.1 Emissionsgrenzwerte für den Güterwagenbestand (Art. 8 und 16 Abs. 2 VLE)

Die Einführung verbindlicher Emissionsgrenzwerte für Güterwagen ab 2020 wird von Teilnehmenden der Vorkonsultation ausnahmslos als richtig und wichtig bestätigt. TG und SH haben aber mit Verweis auf Art. 4 Abs. 4 BGLE erneut die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit kritisiert, dass der Bundesrat die Möglichkeit hat, das Inkrafttreten um maximal zwei Jahre zu verschieben.

Die SBB schlägt vor, Abs. 1 zu ergänzen, wonach beim Ersatz von Grauguss-Klotzbremsen auch bei anderen lärmarmen Bremstechnologien (z.B. Scheibenbremsen) ohne Prüfung davon ausgegangen wird, dass diese die Anforderungen erfüllen.

Gemäss der IG DHS, dem SGV und den VAP sollen Ausnahmen gemäss Art. 8 Abs. 2 VLE grundsätzlich für alle Fahrzeuge gelten, für die noch keine homologierte LL-Sohlen zur Verfügung stehen (z.B. Fahrzeuge für den Autotransport). Verwiesen wird dabei auf die Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen. Diese regle in Art. 1 Abs. 2 Bst. b, dass sie (die Verordnung) nicht gelte für *Wagen, für die keine der TSI Güterwagen entsprechenden Verbundstoff-Bremssohlen verfügbar sind, die ohne weitere Änderung des Bremssystems oder spezielle Prüfungen direkt in den Wagen eingebaut werden können*.

Der Kanton Schwyz wünscht in Art. 8 Abs. 2 VLE einen Hinweis auf die massgebenden BAV-Richtlinien (z.B. historische Fahrzeuge).

³ Eine entsprechende Mitteilung ist bisher nicht erfolgt.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

4.2 Verhältnismässigkeit ergänzender Massnahmen (Art. 9 und Anhang VLE)

Der Ermessensspielraum der Behörde in Bezug auf die Anwendung der Richtwerte gemäss Art. 9 und Anhang 1 VLE wird namentlich von der SBB, dem Kanton NE und dem HEV begrüsst.

- Die SBB regt an, den bisherigen KNI sowie die dazu gehörende Gewichtung des Nutzens beizubehalten. Der Richtwert KNI solle mit einer netzweiten Betrachtung definiert und so den höchstmöglichen Nutzen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ermöglichen.
- BS und BL wünschen, dass die «Wirtschaftlichkeit» wie bei der Strassenlärmbekämpfung ermittelt wird.
- BL schlägt vor, die Verhältnismässigkeit ausschliesslich mit dem Richtwert von 3'000 Fr./Dezibel zu beurteilen, d.h. auf den Richtwert von 12'000 Fr./Person zu verzichten (vgl. Anhang 1 Ziff. 2.4 VLE).

Betreffend ergänzende Lärmschutzwände gingen folgende Rückmeldungen ein:

- Das Schliessen von Lücken zwischen bestehenden LSW soll gemäss BL grosszügig beurteilt werden.
- Der VCS regt an, die Meinung der Anwohner (Landschaftsschutz) bei der Verhältnismässigkeitsprüfung ebenfalls zu berücksichtigen.

4.3 Überwachung Schienenrauheit und akustisches Schleifen (Art. 11 VLE)

Die diesbezüglichen Rückmeldungen sind nicht einheitlich.

AG, NE und BL sowie die BLS und der VAP begrüssen Art. 11 VLE ausdrücklich als wichtig und richtig.

GE verlangt hierzu weitere technische Erläuterungen und eine klarere Formulierung, zumal nicht klar sei, worauf sich die «mittlere Schienenrauheit» beziehe. Er fragt weiter, ob ein Kataster betreffend die Schienenrauheit vorgesehen sei.

Die SBB erachtet das Schienenschleifen angesichts der relativ tiefen Schienenrauheit als nicht wirtschaftlich. Zudem wäre die Umsetzung schwierig, zumal die Schienenrauheit sehr variabel sei und diesbezüglich noch keine Messmethode bestehe. Wegen der hohen Kosten für die Überwachung müsste der Bund die Ressourcen bereitstellen und die Finanzierung langfristig garantieren. Sie schlägt daher vor, Art. 11 VLE ersatzlos zu streichen.

Die SOB wünscht, über Planung und Umsetzung des Schienenschleifens weiter informiert zu werden.

Der VCS schlägt eine Ausdehnung der Überwachung der Schienenrauheit auf die Meterspurbahnen vor.

4.4 Investitionsförderung (Art. 13 VLE)

Namentlich die SBB beurteilt die Investitionsförderung als sehr positiv. Dagegen hat der SGV seine diesbezügliche Ablehnung bekräftigt und die Fédération des Enterprise Romands wegen der Ungleichbehandlung von Strasse und Schiene einen Vorbehalt angemeldet.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

Einzelhinweise betreffen:

- *Wesentliche Laufleistung in der Schweiz (Art. 13 Abs. 2 Bst. b VLE):*

SZ regt an, diesen unbestimmten Rechtsbegriff in der Verordnung oder im Erläuternden Bericht zu konkretisieren.

- *Maximale Investitionskosten pro Drehgestell (Art. 13 Abs. 2 Bst. c VLE):*

Die SBB, NE und der VCS regen an, den Text dahingehend zu ergänzen, dass bei Kleinserien die maximalen Investitionskosten von 260 % gegenüber einem konventionellen Drehgestell betragen dürfen.

Die IG DHS lehnt die Bestimmung ab mit der Begründung, de facto werde eine Verpflichtung geschaffen, neue (innovative) Drehgestelle zu verwenden, was zu einschränkend sei. Das Ziel einer Emissionsreduktion von 4 dBA dürfe nicht von einer bestimmten Technologie abhängig gemacht werden. Der VAP wünscht diesbezüglich eine offenere Formulierung.

4.5 Ressortforschung (Art. 14 VLE)

Die BLS begrüsst die Möglichkeit der Ressortforschung ausdrücklich.

AR / GR / SG / SZ und der Cercle Bruit regen an, die Ressortforschung auch im Bereich der Erschütterungen und des abgestrahlten Körperschalls einzusetzen.

Der VAP und der SGV erachten die vorgängige alleinige Anhörung des BAV im Zusammenhang mit der Ressortforschung als ungenügend und schlagen vor, diese auf Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter auszudehnen.

5 Stellungnahmen zum Emissionskataster (Art. 7)

Die Einführung eines Emissionskatasters wird von den Teilnehmenden an der Vorkonsultation positiv beurteilt.

Der Cercle Bruit und der Kantons TI wünschen jedoch zusätzliche Erläuterungen, wie Dritte den EK zur Begründung von Baugesuchen nutzen können (vgl. Art. 7 Abs. 2 Bst. a und Abs. 5 VLE).

Die SBB schlägt sinngemäss vor, den Begriff «Emissionskataster» durch «Lärmbelastungskataster» zu ersetzen, der dann den verfügbaren Emissions- bzw. Immissionsplafond (Abs. 2 Bst. a) und die aktuellen Emissionen (Abs. 2 Bst. b) umfasse. Die aktuellen Emissionen (gemäss Vorlage «tatsächliche Emissionen») seien sodann als «Emissionskataster» zu bezeichnen, um eine Übereinstimmung mit den verschiedenen Strassenlärmkatastern und der Geoinformationsverordnung (GeoIV; SR 510.620) zu erreichen.

Die BLS befürchtet Unklarheiten, wenn die «tatsächlichen Emissionen» öffentlich gemacht werden.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

Folgende Einzelhinweise wurden vorgebracht:

– *Beurteilungspegel (Abs. 2 Bst. a)*

GE schlägt vor, im Emissionskataster auch die gewährten Erleichterungen aufzuführen. In einen zusätzlichen Absatz sei zu regeln, dass der Emissionskataster verbindlich ist und vom BAV innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Plangenehmigung, in jedem Fall aber alle zwei Jahre, nachgeführt wird.

AG wünscht, dass im EK auch die Verkehrsmenge und deren Zusammensetzung ausgewiesen werden.

Die BLS befürchtet sinngemäss, die Erhöhung von Beurteilungspegeln im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren könne zu Widerstand von Gemeinwesen und Anwohnern führen. Die Beurteilungspegel seien daher wenn nötig vorab und ausserhalb von einzelnen Verfahren zu erhöhen.

Die SBB erachtet es als sinnvoll, einen neuen «Prognosehorizont 2025» zu berechnen, in dem alle zu diesem Zeitpunkt bekannten Ausbauten und Verkehrsveränderungen berücksichtigt würden. Sinngemäss schlägt sie vor, gestützt auf diesen Prognosehorizont die zu sanierenden Gebiete und die Massnahmen bzw. deren Dimensionen zu bestimmen. Bei einem laufend zu aktualisierenden Emissionskataster befürchtet sie eine rechtsungleiche Behandlung der Gemeinden, da die «Sanierungspflicht» vom Beurteilungszeitpunkt abhängen könnte.

– *tatsächliche Emissionen (Abs. 2 Bst. b und Abs. 3):*

TG / SH / GE und der VCS regen an festzulegen, mit welcher Periodizität die tatsächlichen Emissionen aktualisiert werden (z.B. jährlich oder alle fünf Jahre). Der VCS wünscht zusätzlich eine unabhängige Überprüfung. GE möchte, dass die Infrastrukturbetreiber nicht nur das BAV sondern auch direkt die Kantone informieren.

– *Projektierung ergänzender Massnahmen (Abs. 4):*

Die SBB schlägt vor, den Absatz wie folgt zu formulieren: *"Sowohl bei der Auswahl der zu sanierenden Gebiete wie bei der Dimensionierung der ergänzenden Massnahmen berücksichtigen die Anlageinhaber die Entwicklung der Emissionen bis 2025."*

6 Stellungnahmen zu Einzelthemen

6.1 Ortsfeste Eisenbahnanlagen (Art. 2)

Der VAP fragt, ob die Definition des Geltungsbereiches der VLE (ortsfeste Eisenbahnanlagen) nicht in einem Widerspruch zu Regelungen wie z.B. den Artikeln 4 (Monitoring), 11 (Schienenrauheit), Investitionsförderung (Art. 13) und Ressortforschung (Art. 14) stehe.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

6.2 Verhältnis zur LSV (Art. 3)

AG wendet sich sinngemäss gegen Art. 3 Abs. 2 VLE. Er beantragt, in einem zusätzlichen Artikel den Infrastrukturbetreiberinnen zu untersagen, das Lärmkontingent auszuschöpfen.

6.3 Monitoring (Art. 4)

Die SBB schlägt vor, das Monitoring auf den Fortschritt der Lärmsanierung in Europa und insbesondere auf dem Korridor 1/A zu ergänzen. Damit sollen Verzögerungen bei der Lärmsanierung in Europa frühzeitig erkannt werden, so dass entsprechende Massnahmen möglich würden. Verhindert werden müsse, dass die Schweiz im grenzüberschreitenden Verkehr benachteiligt wird.

GE schlägt betreffend das Monitoring vor, den Begriff «periodisch» durch «jährlich» zu ersetzen.

6.4 Information und Öffentlichkeitsarbeit (Art. 5)

Der VAP schlägt vor, in dieser Bestimmung auch die Bahnen zu erwähnen.

6.5 Übergangsbestimmungen (Art. 15)

GE regt an, in den Übergangsbestimmungen klarzustellen, dass Schallschutzmassnahmen an Gebäuden, die vor Ende 2015 verfügt worden sind, auch dann vom Bund finanziert werden, wenn der Vollzug erst nach 2015 erfolgt. Auch NE erachtet die Übergangsbestimmungen hinsichtlich der Fenstersanierung als von grosser Bedeutung.

7 Hinweise ohne direkten Zusammenhang zur VLE-Revision

– **BAV-Leitfaden «Projektierung baulicher Massnahmen» (2003)**

Lärmschutzwände: SG regt an, die Fundamente von LSW mit Blick auf eine allfällige spätere Erhöhung der LSW zu dimensionieren.

Schallschutzfenster: BS regt sinngemäss an, (künftig) Erleichterungen bzw. den Anspruch auf Schallschutzfenster immer für ganze Fassaden zu gewähren.

– **Netzzugangsverordnung NZV (SR 742.122)**

Lärmbonus (Art. 19b NZV): Die IG DHS erachtet es als wichtig, den Lärmbonus über das Jahr 2020 hinaus beizubehalten.

– **Lärmschutz-Verordnung LSV (SR 814.41)**

Art. 36 Abs. 3 LSV: Der Cercle Bruit und GR machen darauf aufmerksam, dass Art. 36 Abs. 3 LSV bei der nächsten Revision der LSV an Art. 7 VLE anzupassen ist.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

Immissionsgrenzwerte / Pegelkorrektur K1 (Anhang 4 LSV): Der HEV regt, die IGW und den Schienenbonus (Pegelkorrektur K1) zu überprüfen bzw. anzupassen und anschliessend den Schutzgrad der Eisenbahnlärmsanierung neu zu berechnen.

– ***Umweltschutzgesetz USG (SR 814.01)***

Lärmausgleichsnorm: Der HEV fordert eine Lärmausgleichsnorm.

Erschütterungen: AG und GR bemängeln das Fehlen von Belastungsgrenzwerten in Bezug auf Erschütterungen.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006/00003

Anhang: Eingegangene Stellungnahmen

Kantone

14) Kantone AG, AR, BS, BL, GR, NE, SG, SH, SO, TI, TG, VD

Infrastrukturbetreiberinnen

- | | |
|---------------------------------|-----|
| 15) Schweizerische Bundesbahnen | SBB |
| 16) BLS AG | |
| 17) Südostbahn | SOB |

Gesamtschweizerische Dachverbände

- | | |
|------------------------------------|-----|
| 18) Schweizerischer Gewerbeverband | SGV |
|------------------------------------|-----|

Organisationen

- | | |
|--|-----|
| 19) Cercle Bruit | - |
| 20) Fédération des Entreprises Romands | - |
| 21) Hauseigentümerverband | HEV |
| 22) IG Detailhandel | - |
| 23) Verband der verladenden Wirtschaft | VAP |
| 24) Verkehrsclub Schweiz | VCS |

International

- | | |
|-----------------------|----|
| 25) Europäische Union | EU |
|-----------------------|----|