

Konzernleitung · Hochschulstrasse 6 · 3000 Bern

Herr
Dr. Peter Füglistaler
Direktor Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Bern, 30. August 2012

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung betreffend der Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE)

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung betreffend der Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE). Das Ansinnen des Bundesamtes für Verkehr BAV, die Lärmemissionen auf Schweizer Eisenbahnstrecken – namentlich beim Güterverkehr – zu reduzieren, deckt sich mit den Zielsetzungen des Lärmschutzes der SBB.

Konsequenterweise befürwortet die SBB die Fortsetzung des Lärmsanierungsprogrammes und begrüsst die vom Bundesamt für Verkehr vorgesehenen Massnahmen wie Schienendämpfer, akustisches Schienenschleifen, zusätzliche Lärmschutzwände, Sanierung von Stahlbrücken, Investitionshilfen für leises Rollmaterial sowie die Innovationsförderung von leisen Güterwagen.

In der Vorlage des Bundesrates werden einzelne Sofortmassnahmen zur Vermeidung von Kurvenkreischen, Lärm von abgestellten Zügen oder Rangierlärm als nicht weiter zu verfolgende Massnahmen vom Lärmsanierungsprogramm ausgeschlossen. Als Grund gibt der Bundesrat die fehlende Netzwirkung und ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis an. Diese Haltung teilt die SBB nicht.

Die wichtigste vorgesehene Massnahme des Lärmsanierungsprogrammes – **ein Verbot von lauten Güterwagen mit Graugussbremssohlen auf dem Schweizer Bahnnetz ab dem Jahr 2020** – bringt für die SBB allerdings gewisse Herausforderungen mit sich.

SBB AG

Konzernleitung

Hochschulstrasse 6 · 3000 Bern · Schweiz

Telefon +41 (0)51 220 22 06 Fax +41 (0)51 220 42 64 . www.sbb.ch

Einerseits entlasten leise Güterwagen vor allem nachts die stark lärmbelasteten Gebiete entlang der Gütertransitstrecken. Zudem leisten sie einen substantiellen Beitrag zum SBB-Konzernziel der ökologischen Nachhaltigkeit. Und leise Güterwagen bekämpfen den Lärm dort wo er entsteht und erhöhen die Effektivität der Lärmsanierung auch ohne bauliche Massnahmen.

Andererseits ist es nach Einschätzung von SBB Cargo, anderer in- und ausländischer Partnerbahnen der SBB und der Branchenverbände (CER, UIP, ERFA, VAP) zweifelhaft, ob die Umrüstung der europäischen Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen durch die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf dem Territorium der Schweiz operieren, bis ins Jahr 2020 umgesetzt werden kann. Die Lärmsanierung der Güterwagen in Europa ist im Vergleich zur Schweiz im Rückstand. Die hohe Zahl ausländischer nicht lärmsanierter Güterwagen, die heute auf dem Schweizer Eisenbahnnetz verkehren (rund 50% aller Fahrzeuge) sowie die schwierige wirtschaftliche Situation der europäischen Staaten im Allgemeinen und der Eisenbahngüterverkehrsunternehmen im Speziellen erschweren die Erreichung der Zielvorgabe des BAV (Umrüstung von 200'000 Wagen bis ins Jahr 2020).

Der Fahrplan des BAV mit der Frist bis ins Jahr 2020 ist ehrgeizig. Die SBB ist bereit, ihren Teil zur Zielerreichung beizutragen und **spricht sich für eine Frist 2020 aus. Dies unter der Voraussetzung**, dass der Bund im Dossier Lärmsanierung der Eisenbahnen mit der Europäischen Union eine einvernehmliche Regelung über die Gleichbehandlung der grenzüberschreitenden Güterverkehre findet. Falls sich bis ins Jahr 2019 abzeichnet, dass die Vorgaben nicht erreicht werden können, muss eine Übergangslösung installiert werden. Um die Fortschritte der Umrüstung festzuhalten, schlägt die SBB ein Monitoring vor. Dies um allfällige unternehmerische Nachteile für den Schienengüterverkehr auf dem Schweizerischen Schienennetz frühzeitig zu erkennen und um negativen Auswirkungen auf die Schweizerische Verlagerungspolitik wirksam entgegenwirken zu können.

Konkret schlagen wir Ihnen für das revidierte Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) folgenden Passus vor:

Version Vernehmlassungsvorlage

Art. 4 Abs. 3 (neu):

„Er [der Bundesrat] erlässt Emissionsgrenzwerte für Güterwagen auf dem Normalspurnetz. Die Emissionsgrenzwerte gelten ab dem 1. Januar 2020. Er kann Ausnahmen vorsehen namentlich für Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge.“

Version SBB

Art. 4 Abs. 3 (neu):

„Er [der Bundesrat] erlässt Emissionsgrenzwerte für Güterwagen auf dem Normalspurnetz.

Die Emissionsgrenzwerte gelten ab dem 1. Januar 2020.

Stellt der Bundesrat Anfang 2019 fest, dass die Emissionsgrenzwerte 2020 nicht erreicht werden, verschiebt er den Einführungstermin bis zum Ende der Geltungsdauer des Gesetzes.

Er kann Ausnahmen vorsehen namentlich für Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge.“

In diesem Sinne bitten wir Sie, unsere Anliegen bei der Erarbeitung der Botschaft wohlwollend zu prüfen und zu berücksichtigen. Gerne erläutern wir Ihnen unsere Ansichten auch in einem persönlichen Gespräch. Wir schlagen vor, dass wir hierzu eine gemeinsame Besprechung BAV/SBB in der zweiten Septemberhälfte vereinbaren.

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Andreas Meyer
CEO

Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation