

Bundesamt für Verkehr
Sektion Grossprojekte
3003 Bern

30. August 2012

Vernehmlassungsantwort zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 9. Mai 2012 hat das UVEK uns eingeladen, zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Zusammenfassend beurteilen wir die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen wie folgt:

Der Schutz der Bevölkerung vor Lärmimissionen des Eisenbahnverkehrs ist ein wichtiges Anliegen. Das vorgestellte quellenorientierte Lärmschutzkonzept, welches Prioritär bei der Lärmreduktion am Rollmaterial ansetzt, erachten wir als sinnvoll und zweckmässig. Wir begrüssen auch die Absicht des Bundesrates, den Verpflichtungskredit um 339 Mio. Franken zu kürzen und sich bei den zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen auf jene mit dem grössten Zusatznutzen (Kosten-Nutzen-Verhältnis) zu beschränken.

In der Festlegung eines Emissionsgrenzwertes für Schienengüterwagen bis 2020 sehen wir eine mögliche Gefährdung der notwendigen Schienengüterkapazitäten auf die Schweiz zukommen. Dies wäre nicht im Sinne der Wirtschaft, welche an einem effizient funktionierenden Gütertransportsystem auf Schiene und Strasse interessiert ist. Die gesetzte Übergangsfrist erachten wir unter Berücksichtigung des Umrüstungsstands auf lärmarmes Rollmaterial in Europa als nicht sachgerecht. Wir fordern eine mit der EU abgestimmte Vorgehensweise zur Lärmsanierung des Güterwagenparks.

Hinsichtlich der finanziellen Förderung von besonders lärmarmen Rollmaterial und der Ressortförderung geben wir aus verkehrsträgerübergreifender Optik zu bedenken, dass solche Massnahmen stets die Gefahr bergen, die relative Wettbewerbsfähigkeit des einen Verkehrsträgers (Bahn) zu Lasten des anderen (Strasse) zu erhöhen. Daher stehen wir insbesondere den vorgeschlagenen Investitionsbeihilfen kritisch gegenüber.

1 Emissionsgrenzwert ab 2020

Der Schienengüterverkehr ist – neben der Strasse – ein volkswirtschaftlich bedeutender Faktor für einen funktionierenden Gütertransport in der Schweiz. Die vorgeschlagene Einführung eines Emissionsgrenzwertes für Bahngüterwagen ab 2020 erachten wir vor diesem Hintergrund als mögliche Gefährdung für einen effizienten Bahngüterverkehr. Zwar begegnet die Massnahme der primären Ursache des Eisenbahnlärms, doch sind durch die gesetzte Übergangsfrist erhebliche negative Auswirkungen auf den Güterverkehr in der Schweiz zu erwarten. Rund die Hälfte der in der Schweiz verkehrenden Bahngüterwagen ist ausländischer Herkunft. Da die Umrüstung auf lärmarmes Rollmaterial im europäischen Umland, insbesondere auch im wichtigsten Nachbarmarkt Deutschland, weniger weit fortgeschritten ist als in der Schweiz, muss mit möglichen Kapazitätsengpässen im schweizerischen Güterverkehr gerechnet werden.

Die gesetzte Übergangsfrist erachten wir unter Berücksichtigung des Umrüstungsstands auf lärmarmes Rollmaterial in Europa als nicht sachgerecht. Die vorgesehenen Investitionsanreize über flexible Trassenpreise dürften für den regelmässig verkehrenden Transitgüterverkehr genügen. Im Binnen- sowie dem Import-/Exportverkehr sind die Amortisationsanreize der Investitionen aufgrund weniger regelmässiger und kürzeren Fahrten jedoch unzureichend. Der Güterverkehr in der Schweiz ist auf ausländische Güterwagen angewiesen. Ein nationaler Alleingang in der Festlegung eines Emissionsgrenzwertes ist daher nicht im Interesse der Schweizer Wirtschaft. *economiesuisse* befürwortet eine gesamteuropäisch abgestimmte Vorgehensweise zur Lärmsanierung des Güterwagenparks, welche die Transportbedürfnisse der Wirtschaft mit den Anliegen der lärmgeplagten Schienenanwohner ein Einklang bringt.

2 Förderung besonders lärmarmen Technologien

Der Förderung von besonders lärmarmen Rollmaterial (Investitionsbeihilfen) stehen wir kritisch gegenüber. Wir setzen uns zwar für die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene ein, diese muss jedoch prioritär über die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen (z.B. Trassenverfügbarkeit) hergestellt werden. Aus einer verkehrsträgerübergreifenden Optik bergen einseitige finanzielle Förderungen immer das Potenzial zur Wettbewerbsverzerrung. Hingegen anerkennen wir die Notwendigkeit zur Technologieentwicklung im Rahmen der Ressortforschung, um die veraltete Fahrwerkstechnologie weiterzuentwickeln. Diese Forschung hat indes praxisnah zu erfolgen und ist mit der Bahngüterbranche abzustimmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Wissenschaftlicher Mitarbeiter