

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Sektion Grossprojekte  
3003 Bern

Bern, 31. August 2012

# Änderung des Bundesgesetzes über die Lärm- sanierung der Eisenbahnen

## Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann den vorliegenden Entwurf einer BGLE-Änderung unter Berücksichtigung der nachstehenden Forderungen und Bemerkungen grundsätzlich gutheissen.**

Wir befürworten insbesondere die Einführung von Emissionsgrenzwerten für bestehende Güterwagen ab dem Jahr 2020, da damit laut erläuterndem Bericht (S. 10) die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte gewährleistet sein soll. Mit der Einführung von Emissionsgrenzwerten ist das gesetzliche Sanierungsziel erreichbar, sodass sich jegliche finanzielle Unterstützung der Fahrzeugeigentümerinnen erübrigt. Mit andern Worten: Auf den Lärmbonus sowie die Investitionsbeihilfe kann verzichtet werden.

Die Vergangenheit lehrt, dass das gesetzliche Ziel mit dem so genannten Lärmbonus in der Höhe von einem Rappen pro Achskilometer offensichtlich nicht erreicht werden kann. Wie der erläuternde Bericht (S. 10 f.) festhält, ist der wirtschaftliche Anreiz zu gering. Aus diesem Grund braucht es Grenzwerte bzw. eine Umrüstungspflicht: „Lärmabhängige Trassenpreise führen (...) erst dann zu einer Umrüstung, wenn Güterwagen mit GG-Sohlen ab einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr eingesetzt werden dürfen.“

Umgekehrt entfällt mit dieser Umrüstungspflicht u.E allerdings jedwede Notwendigkeit und Legitimation für den bisherigen Lärmbonus, will heissen für Subventionen. Die Abschaffung des Lärmbonus ist deshalb nicht wie geplant erst per 2020 zu prüfen (vgl. erläuternder Bericht, S. 11), sondern unverzüglich vorzunehmen.

Die gleichen Vorbehalte gelten für die vorgesehene Investitionsbeihilfe zur Förderung von besonders lärmarmem Rollmaterial (Drehgestelle mit Scheibenbremsen [vgl. erläuternder Bericht, S. 14 f.]). Es widerspricht der Gleichbehandlung, den einen Landverkehrsträger (Schiene) mit staatlichen Geldern bei der notwendigen Modernisierung zu unterstützen, während der andere Landverkehrsträger (Strasse) komplett und freiwillig selber dafür aufkommen muss.

Sowohl im Rahmen der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ als auch im Entwurf einer BGLE-Änderung lehnt es **strasseschweiz** ab, den bisherigen nicht gänzlich ausgeschöpften Verpflichtungskredit von rund 1,9 Milliarden Franken für die Lärmsanierung weiter zu beanspruchen. Der zugrundeliegende Bundesbeschluss vom 20. März 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) wurde in der seinerzeitigen Volksabstimmung zwar angenommen; damit geht jedoch keinerlei Verpflichtung einher, den Kredit auch tatsächlich vollständig auszuschöpfen – zumal die FinöV-Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten in der Bundesverfassung nur per Übergangsbestimmung (Art. 196) geregelt und damit zeitlich klar begrenzt ist.


Gesetzt den Fall, es wird wider unser Erwarten an Subventionen für die Lärmsanierung der Eisenbahnen (Lärmbonus, Investitionsbeihilfe) via den FinöV-Fonds (oder via den diesen voraussichtlich ablösenden Bahninfrastrukturfonds [BIF]) festgehalten, sind für die Berechnung der Transportkosten des Strassengüterverkehrs zwingend die Konsequenzen der bestehenden Quersubventionierung zu berücksichtigen. Mit rund einer Milliarde Franken pro Jahr wird der FinöV-Fonds heute zu einem sehr grossen Teil durch Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gespiesen.

Jene finanziellen Mittel, die daraus als Quersubventionen zugunsten der Lärmsanierung verwendet werden und damit einen in der Vorlage (vgl. erläuternder Bericht, S. 18 f.) ausgewiesenen Nutzen in Form von verminderten Lärmemissionen stiften, müssen dem Strassenschwerverkehr in der Transportrechnung des Bundesamts für Statistik (BFS) als externer Nutzen angerechnet werden. Dies war bislang nicht der Fall! Die Gesamtkosten des Strassenschwerverkehrs würden damit um denselben Betrag verringert, und der Kostendeckungsgrad würde dementsprechend ansteigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller