

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

37 Stimmen
1 Stimme

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.3196

Empfehlung KVF-SR Aenderung der Lärmschutzverordnung im Bereiche der Bahnen

Recommandation CTT-CE Modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit

Wortlaut der Empfehlung vom 26. März 1993

Der Bundesrat wird eingeladen, die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 im Bereiche der Bahnen so zu ändern, dass

1. die Emissionsbegrenzung bei ortsfesten Anlagen nicht zu Massnahmen führt, die aus der Sicht des Landschaftsschutzes und der Bahnbenützer unzumutbar sind (z. B. 8 Meter hohe Lärmschutzwände);
2. die Emissionsbegrenzung beim Rollmaterial Vorrang hat vor der Emissionsbegrenzung bei den ortsfesten Anlagen, auch wenn dies mehr Zeit beansprucht und eine vermehrte europäische Zusammenarbeit erfordert;
3. in der Praxis die Bahn in bezug auf Sanierung und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden ortsfesten Anlagen gleich behandelt wird wie die Strasse;
4. die Fristen für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden Anlagen so angesetzt werden, dass sie auch wirtschaftlich verkraftet werden können und keine falschen Hoffnungen geweckt werden; die Fristen sind nach Lärmbelastung zu differenzieren;
5. die angestrebte Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht durch Vorschriften der Lärmschutzverordnung erschwert oder verunmöglicht wird;
6. bei einer Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ein Lastenausgleich bei den Lärmschutzmassnahmen vorgesehen wird.

Texte de la recommandation du 26 mars 1993

Le Conseil fédéral est invité à modifier l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit, pour ce qui a trait aux chemins de fer, et ce, de façon à ce que:

1. la limitation des émissions des installations fixes ne conduise pas à des mesures déraisonnables (murs antibruit de 8 m de hauteur, par exemple) du point de vue de la protection du paysage ainsi que du point de vue des usagers des chemins de fer;
2. la limitation des émissions du matériel roulant ait la priorité sur la limitation des émissions des installations fixes, même s'il faut y consacrer plus de temps et que cela exige une collaboration accrue à l'échelon européen;
3. pour les installations fixes existantes, les chemins de fer fassent, dans la pratique, l'objet d'un traitement identique à celui applicable aux routes, dans le domaine de l'assainissement et des mesures d'isolation acoustique;
4. les délais à fixer en matière d'assainissement et de mesures d'isolation acoustique le soient de manière à être supportables économiquement et à n'éveiller aucun faux espoir; il y a lieu de distinguer les délais à raison de la valeur d'exposition au bruit;
5. les prescriptions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit ne compliquent pas le transfert souhaité du transit de marchandises, de la route au rail, ni ne le rendent impossible;

6. en cas de transfert du trafic de la route au rail, une péréquation des charges soit prévue.

Daniöth, Berichterstatter: Wir haben es mit dem relativ selten verwendeten Instrument der Empfehlung zu tun. Persönlich glaube ich, dass die Bedeutung und der Inhalt dieser Empfehlung im umgekehrten Verhältnis zur Verbindlichkeit stehen, weil es sich um ein wichtiges Anliegen handelt.

Wie ist es dazu gekommen? Im Zusammenhang mit der Behandlung der Standesinitiative Bern zur Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist der «Bahn 2000» ist die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen darauf gestossen, dass bei der Verwirklichung des Huckepackkorridors unverhältnismässige Lärmschutzforderungen erhoben werden. Da die Lärmschutzverordnung im Kompetenzbereich des Bundesrates liegt, anerbot sich als Vorstoss lediglich die Empfehlung im Sinne von Artikel 25 Absatz 2 des Geschäftsreglementes des Ständerates.

Abklärungen in Zusammenarbeit mit den SBB haben ergeben, dass die von seiten der Kantone und auch des Buwal geforderten Lärmschutzmassnahmen schon auf der bestehenden Linie zwischen Basel und Chiasso, also allein für den Ausbau der Linie Basel–Olten–Lenzburg–Freiamt–Arth-Goldau, auf rund 1,4 Milliarden Franken zu stehen kämen. Dies, obwohl der effektive Mehrverkehr gering sein wird. Umgelegt auf das ganze SBB-Netz käme man in eine Grössenordnung etwa des fünffachen Betrages.

Dabei stehen nebst vertretbaren Forderungen auch unsinnige Ansprüche im Raum, so etwa 8 Meter hohe Lärmschutzwände – stellen Sie sich diese Dimension vor! Es hat sich dabei auch gezeigt, dass die Kantone selber bei den Hauptstrassen in den Ortsbereichen nie Lärmschutzmassnahmen in der Dimension verlangen würden, wie dies nun gegenüber der Bahn getan wird. Derartige Forderungen sind weder mit den Anliegen des Landschaftsschutzes vereinbar, noch lassen sie sich in der heutigen Zeit finanzieren.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) Ihres Rates hat eine grundsätzliche Aussprache über die Tragweite der Lärmschutzvorschriften und die Relation zwischen den ungleichen Anforderungen bei Bahn und Strasse gepflogen. Wenn die Huckepackinvestitionen zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene beitragen, so ist nach Ansicht der KVF nicht die Mehrbelastung bei der Schiene allein zu betrachten, sondern die Lärmverminderung auf der Strasse ist einzubeziehen. Andererseits ist es nicht das gleiche, wenn Forderungen von Anstössern erhoben werden, die im Wissen um zukünftige Immissionen günstiges Bauland in diesem Bereich erworben haben und ihre Häuser nun in die Immissionszone gestellt haben.

Die Lärmschutzverordnung stellt ein klassisches Beispiel dar aus einer Zeit ungebrochenen Glaubens an die Regelungs-dichte und an die sektorielle Betrachtungsweise, wie sie in diversen Umweltschutzbereichen um sich gegriffen hat. Die Kommission vertritt die Meinung, der Bundesrat sollte die Gelegenheit wahrnehmen, um die Relationen wiederherzustellen und vor allem um eine ganzheitliche Beurteilung aller umwelt-relevanten Belange sicherzustellen. Letztlich verlangen auch finanzielle Gründe gebieterisch eine Ueberprüfung dieses Anforderungskatalogs.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen empfiehlt dem Bundesrat, der Neuregelung folgende Prinzipien zugrunde zu legen:

1. Von Massnahmen, die unter dem Blickwinkel des Landschaftsschutzes sowie der Bahnbenützer unvernünftig sind, sollte abgesehen werden.
2. Zweckmässiger ist es, für die Lärmbekämpfung an der Quelle, also beim Rollmaterial, anzusetzen.
3. Die Bahn sollte nicht strenger behandelt werden als die Strasse.
4. Die Fristen für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen sollten technisch und finanziell verkraftbar sein.
5. Angesichts der angestrebten Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene wäre es verfehlt, der Bahn unverhältnismässig teure Lärmschutzmassnahmen aufzuerlegen.

6. Bei Verkehrsverlagerungen Strasse/Schiene ist das gesamte Immissionsbild zu beurteilen.

Die Kommission schlägt Ihnen einstimmig vor, dem Bundesrat zu beantragen, diese Empfehlung entgegenzunehmen.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Kommissionspräsident Daniöth hat eigentlich alles gesagt. Ich darf vielleicht nur noch beifügen, dass der Vollzug der Lärmsanierung bei den bestehenden – ich betone: bei den bestehenden – Eisenbahnanlagen ins Stocken geraten ist. Die aktuelle Finanzproblematik zwingt dazu, einen Weg zu suchen, der aus der gegenwärtigen Sackgasse herausführt. Die Lärmschutzmassnahmen verursachen Kosten, die einfach – ich muss es sagen – kaum mehr verkraftbar sind. Eine in der Zwischenzeit eingesetzte interdepartementale Arbeitsgruppe mit Vertretern des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes und des Departementes des Innern hat den Auftrag, die aktuelle Situation zu analysieren und Empfehlungen für das weitere Vorgehen aufzuzeigen. Dieser Bericht wird dem Bundesrat schon demnächst in separater Vorlage unterbreitet.

Die Notwendigkeit, die Verfahren im Bereich Lärmschutz zu straffen und zu vereinfachen, wird allgemein erkannt. Die Bestrebungen, beim Rollmaterial eine Lärmreduktion zu erwirken – auch hier ist eine Verbesserung möglich –, werden gefördert.

Der Bundesrat hat die Empfehlung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates mit dem Bundesratsbeschluss vom 25. August 1993 entgegengenommen. Der Bundesrat ist sich der Dringlichkeit des Problems bewusst, und er wird sofort handeln.

Bisig: Dr. Rudolf Stüdeli, während 30 Jahren Direktor der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, ein ausgewiesener Fachmann auf dem Gebiet der Raumplanung, hat in einer vor anderthalb Jahren erschienenen Broschüre festgehalten, dass die vom Bundesrat am 15. Dezember 1986 erlassene Lärmschutzverordnung in einigen Bereichen so strenge Vorschriften enthalte, dass die Nachteile wenigstens so gross seien wie die Vorteile. Dr. Rudolf Stüdeli ist darum der Meinung, dass eine Revision der Lärmschutzverordnung dringlich ist, dass diese aber sorgfältig und überlegt vorgenommen und gestützt auf alle möglichen Modellfälle getestet werden soll.

Auf einen solchen Modellfall ist die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bei der Behandlung der Standesinitiative Bern über die «Bahn 2000»-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist gestossen. Sie hat festgestellt, dass im Zusammenhang mit dem Lärmschutz übertriebene und unverhältnismässige Forderungen gestellt werden. Die vorliegende Empfehlung basiert auf dieser Erkenntnis.

Die Empfehlung beschränkt sich zwar auf den Bereich der Bahnen, bezieht aber in den Punkten 5 und 6 den Strassenverkehr mit ein. Vor allem in Punkt 6 wird festgehalten, dass bei einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene ein Lastenausgleich bei den Lärmschutzmassnahmen vorzusehen ist respektive die gesamte Lärmbelastung berücksichtigt werden muss.

Dabei ist aber auch festzustellen, dass die Lärmschutzverordnung in den einzelnen Kantonen sehr unterschiedlich interpretiert wird.

Wenn also schon eine Revision der Lärmschutzverordnung als notwendig erachtet wird, muss sie zwangsläufig über den Bereich der Bahnen hinausgehen.

Es ist der Sache nur dienlich, wenn der Bund selber erfährt, dass die geltenden Vorschriften nicht durchwegs zu sinnvollen Lösungen führen. Ich habe bereits in einem anderen Zusammenhang festgestellt, dass die Lärmschutzbestimmungen nicht unwesentlich zu den allzu hohen Wohnkosten in der Schweiz beitragen, dies, ohne deshalb den Wohnwert zu steigern.

Auch wenn primär die Kantone, die Gemeinden und nicht zuletzt auch die Berufsverbände für eine Ueberreglementierung verantwortlich gemacht werden müssen, darf sich der Bund nicht aus der Verantwortung stehlen. Der Bundesrat hat die Lärmschutzverordnung mit – mindestens teilweise – recht

zweifelhaften Bestimmungen erlassen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an Artikel 31, der Neu- und Umbauten entlang lärmbelasteter Strassen in Städten und Dörfern fast verunmöglicht, mindestens aber unnötig erschwert. Die Lärmschutzverordnung lässt viel zu wenig Spielraum offen und verunmöglicht damit in der Praxis eine liberale und situationsgerechte Anwendung.

Eine sinnvolle und verantwortbare Revision der Lärmschutzverordnung ist unumgänglich, nicht nur im Bereich der Bahnen. Dabei kann es nicht darum gehen, das Bedürfnis nach Schutz vor übermässigen Lärmeinwirkungen in Frage zu stellen. Es geht lediglich darum, die sicher nicht vorausgesehenen Unzulänglichkeiten in der Anwendung der Lärmschutzbestimmungen zur Kenntnis zu nehmen und entsprechend zu handeln.

Ich danke dem Bundesrat, dass er bereit ist, die Empfehlung entgegenzunehmen, und bitte ihn, zusammen mit der Empfehlung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen die ganze Lärmschutzverordnung zu überarbeiten und entsprechend auch für den Strassenverkehr sinnvolle Neudefinitionen zu finden.

Ueberwiesen – Transmis

*Schluss der Sitzung um 19.15 Uhr
La séance est levée à 19 h 15*

Empfehlung KVF-SR Aenderung der Lärmschutzverordnung im Bereiche der Bahnen

Recommandation CTT-CE Modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3196
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	595-596
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 340

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.