



99.024

**Lärmsanierung
der Eisenbahnen****Réduction du bruit émis
par les chemins de fer**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.12.99

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.03.00 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.03.00 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 24.03.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 24.03.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Theiler Georges (R, LU), für die Kommission: In der Schweiz sind mehr als 250 000 Menschen vom Eisenbahnlärm stark betroffen. Die dieses Problem betreffende Lärmschutzverordnung trat 1987 in Kraft. Es bestand das Ziel, alle Lärm verursachenden Anlagen bis ins Jahr 2002 zu sanieren. Betroffen sind nicht nur die Bahnen, sondern im Übrigen natürlich auch die Strassen. Leider müssen wir feststellen, dass die Bahnen bis heute – mit Ausnahme von Planungsarbeiten – nur wenig zur Behebung der Missstände beigetragen haben. Der Hauptgrund dafür lag bei den nicht vorhandenen finanziellen Mitteln und den Problemen mit Bewilligungen. Mit der FinöV-Vorlage hat das Schweizervolk nun zur Finanzierung dieser Sanierung grosszügig 2,25 Milliarden Franken bewilligt.

In der Zwischenzeit haben sich die technischen Möglichkeiten zur Lärmsanierung stark verbessert. Gleichzeitig sind die notwendigen Massnahmen beim Rollmaterial wesentlich kostengünstiger geworden. Heute liegen die geschätzten Kosten um 400 Millionen Franken unter den damaligen Prognosen. Für einmal wäre man versucht zu sagen, zumindest aus finanziellen Gründen habe sich das Zuwarten gelohnt. Von den neuen Möglichkeiten werden aber auch die direkt betroffenen Mitmenschen stark profitieren können. Dadurch,

AB 1999 N 2614 / BO 1999 N 2614

dass man die Massnahmen vom Bereich Lärmschutzwände auf den Bereich Rollmaterial verlagerte, werden die lästigen Nebenwirkungen solcher Lärmschutzwände – vor allem natürlich im visuellen Bereich oder bei der Besonnung – stark reduziert. Zudem wird es bei Sanierungen von Rollmaterial nicht mehr möglich sein, Beschwerden einzureichen; deshalb kann man mit einer wesentlich rascheren Umsetzung rechnen.

Der Ständerat als Erstrat hat die Vorlage behandelt und ihr – mit eigentlich geringfügigen Änderungen – einstimmig zugestimmt.

Zum Inhalt der Vorlage: Formell gibt es hier die Bundesbeschlüsse A und B, über die wir zu befinden haben. Es sind dies erstens ein Beschluss über die Lärmsanierung als solche, d. h. die Massnahmen bei den Eisenbahnen, und zweitens ein Beschluss zur Finanzierung dieser Massnahmen.

Der Kredit, der beantragt wird, beträgt 1,854 Milliarden Franken. Er soll wie folgt verwendet werden: Das Schwergewicht soll mit 820 Millionen Franken bei der Sanierung des Rollmaterials liegen, 690 Millionen Franken sollen für das Erstellen von Lärmschutzwänden bestimmt sein, 110 Millionen Franken für Schallschutzfenster, 70 Millionen Franken für die Gotthard-Bergstrecke. Hier handelt es sich um bereits vollzogene bauliche Massnahmen.

Eine interdepartementale Arbeitsgruppe Eisenbahnlärm (IDA-E) hat Empfehlungen für die zu treffenden Massnahmen erarbeitet. Der vorliegende Entwurf trägt diesen vollständig Rechnung. Richtigerweise liegen dabei Schwergewicht und Priorität beim Rollmaterial. So lassen sich die Lärmwerte überall reduzieren, nicht nur an den Orten mit kritischen Bedingungen. Die Reduktion des Kredites ist also eine Folge veränderter Voraussetzungen und enthält keine Reduktion notwendiger Massnahmen, wie dies in Unterlagen, die Sie erhalten haben, etwa angeführt wird.

Nun zur Beratung in der Kommission: Die Kommission hat das Geschäft an zwei Tagen diskutiert, die betroffenen Interessengruppen wurden dabei angehört, und Eintreten wurde ohne Gegenantrag beschlossen.





In der Detailberatung ging es vor allem um die Frage, ob die Umsetzung der Massnahmen nicht beschleunigt werden könnte. Vorgeschlagen wurden kürzere Termine und ein Bonus-Malus-System. Entsprechende Anträge finden Sie bei Artikel 3.

Die Vorschläge wurden in der Kommission jeweils knapp abgelehnt. Wir werden in der Detailberatung darauf zurückkommen. Die Kommission lehnte zudem in Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c eine vom Ständerat beschlossene Änderung ab, welche in bestimmten Fällen den Grundeigentümer berechtigt hätte, auf bauliche Massnahmen zu verzichten.

In der Gesamtabstimmung wurden der Bundesbeschluss A über die Lärmsanierung und der Bundesbeschluss B über die Finanzierung mit jeweils 18 zu 3 Stimmen sehr deutlich angenommen. Die Vorlage, dies zu Ihrer Orientierung, unterliegt der Ausgabenbremse.

Ich danke zum Schluss allen beteiligten Personen, vor allem in der Verwaltung, insbesondere Herrn Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Herrn Peter Testoni, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr und Herrn Urs Jörg, Abteilungschef der Abteilung Lärmbekämpfung im Buwal, für die gute Vorbereitung und Begleitung des Geschäftes. Herrn Bundesrat Leuenberger und der Kommission – welche letztmals unter der kundigen Führung von Kollege Hämmerle getagt hat – danke ich für die speditive Behandlung der Vorlage. Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission, der Vorlage zuzustimmen und in der Detailberatung der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Jossen Peter (S, VS), pour la commission: Le sujet qui nous est soumis dans le message du 1er mars 1999 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer est extrêmement important pour deux raisons principales.

1. D'abord, 265 000 personnes sont exposées à des bruits supérieurs aux valeurs limites d'immission. Cela veut dire que 265 000 personnes ont droit à une protection appropriée.

2. La raison, politique cette fois, est que la Suisse a choisi une politique de transport qui met l'accent sur le transfert des marchandises de la route au rail. Cette politique, qui a trouvé une majorité lors des votations populaires récentes, est seulement praticable, en réalité, si le problème du bruit des chemins de fer est résolu, et vite.

Cela dit, il faut relever les trois éléments des mesures antibruit du Conseil fédéral:

1. les améliorations du matériel roulant, soit 820 millions de francs qui concernent cette adaptation;
2. les parois antibruit qui font 750 millions de francs;
3. l'installation de fenêtres insonores dans les bâtiments existants pour un montant de 120 millions de francs.

Les débats au sein de la commission ont porté avant tout sur la question du matériel roulant. Les représentants de l'administration nous ont toujours répondu, à chaque reprise, qu'une solution plus rapide n'était pratiquement pas possible. La commission a aussi entendu les différents intéressés, par exemple les associations de personnes concernées par le bruit des chemins de fer. La commission a débattu de tous les arguments, notamment des différents délais. La commission a aussi examiné les différentes propositions, mais d'une manière très concrète parce qu'il y avait les propositions d'un ancien conseiller national qui correspondaient au souci de cette association. Mais les arguments convaincants de l'administration ont finalement amené cet ancien conseiller national à retirer toutes ses propositions, étant donné que les problèmes soulevés étaient reconnus et que les réponses données étaient au moins satisfaisantes pour le moment.

On prétend que l'arrêté fédéral A sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer n'est pas suffisant. C'est juste et c'est faux en même temps. Tout d'abord, il faut souligner le fait qu'un renvoi des délibérations, comme c'était le vœu de cette association au début, de notre Conseil n'apporte strictement rien à la solution de notre problème, problème soulevé à juste titre par l'association citée. Ensuite, il faut admettre que seule, une coordination européenne dans la bonne direction serait profitable. Justement, cette coordination se fait au sein de l'Union internationale des chemins de fer, vous pouvez lire ça à la page 7 du message du Conseil fédéral.

La commission a dû malheureusement constater que le rythme de travail des instances européennes, voire internationales, est plus long. C'est aussi la raison pour laquelle, après discussion, la commission a accepté le projet du Conseil fédéral par 18 voix contre 3.

Finalement, j'aimerais moi aussi remercier, au nom de la commission, tout d'abord son président, M. Hämmerle, pour sa manière compétente de mener les débats; le Conseil fédéral, M. Leuenberger, pour la rapidité d'élaboration du projet; ses collaborateurs de l'administration, MM. Friedli, Testoni et Jörg. Ensuite la secrétaire de la commission, Mme Martina Buol, pour l'immense travail accompli pendant ces quatre années.

Je vous prie donc d'entrer en matière et de soutenir les propositions de votre commission.



Leuenberger Moritz (,): Ich danke den beiden Berichterstattern für die Darlegung des Problems. Die Lärmsanierungen sind überfällig; deswegen ist Eintreten auf diese Vorlage wohl auch unbestritten. Ich will mich daher befehligen, die Vorhaben nicht durch ein langes Votum noch weiter hinauszuzögern, und danke Ihnen, dass Sie auf die Vorlage eintreten.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

AB 1999 N 2615 / BO 1999 N 2615

1. Bundesbeschluss über die Lärmsanierung der Eisenbahnen 1. Arrêté fédéral sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Hofmann Urs

Abs. 3

.... dass netzweit mindestens 85 Prozent der schädlichem oder lästigem Lärm ausgesetzten Bevölkerung vor diesem Lärm geschützt werden. Der restliche Teil der Bevölkerung ist durch Schallschutzmassnahmen

Antrag Binder

Abs. 3

.... mindestens drei Viertel der schädlichem werden. Das restliche Viertel

Art. 2

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Hofmann Urs

Al. 3

.... doivent protéger, sur l'ensemble du réseau, au moins 85 pour cent de la population exposée au bruit nuisible ou incommode des chemins de fer. Les 15 pour cent restant doivent être protégés

Proposition Binder

Al. 3

.... au moins trois quarts de la population exposée chemins de fer. Le quart restant

Hofmann Urs (S, AG): Als der Gesetzgeber das Umweltschutzgesetz (USG) und der Bundesrat die Lärmschutzverordnung erliessen, gingen beide davon aus, dass auch die Eisenbahnunternehmungen ihre Anlagen innert einer Frist von 15 Jahren, also bis Ende März 2002, zu sanieren hätten. Ein Vorbehalt, wonach derjenige nicht zur Einhaltung der gesetzlichen Sanierungsfristen verpflichtet ist, der die Sanierungsmassnahmen nicht



bezahlen könne, wurde selbstverständlich weder für private noch für öffentliche Lärmverursacher ins Gesetz aufgenommen. Die Eisenbahnen haben sich in der Folge – man kann es nicht anders sagen – unter Hinweis auf ihre beklagenswerte Finanzlage soweit als irgendwie möglich um ihre gesetzlichen Sanierungspflichten gedrückt.

Die lärmgeplagten Bahnanstösser atmeten deshalb auf, als ihnen in der FinöV-Vorlage endlich ein wirksamer Lärmschutz versprochen wurde. Zwar mussten sie im Rahmen des Gesamtpakets akzeptieren, dass keine vollständige Einhaltung des USG möglich sein würde, hatte doch der Bundesrat in seiner Botschaft mit dem Ausdruck des Bedauerns mitgeteilt, dass aus finanziellen Gründen im Rahmen des vorgegebenen Kostendachs von 2,3 Milliarden Franken leider keine USG-konforme Sanierung aller Streckenabschnitte erfolgen könne, man sich jedoch darum bemühen werde, das Optimum zu erreichen, das heisst mindestens zwei Drittel der durch schädlichen oder lästigen Lärm geplagten Bevölkerung zu schützen.

Heute kann uns der Bundesrat berichten, dass die Sanierung des Rollmaterials um rund 500 Millionen Franken günstiger ausfallen werde als geplant. Doch stellt der Bundesrat nun nicht, wie dies hätte erwartet werden können, eine Erhöhung des prozentualen Anteils der zu schützenden Bevölkerung in Aussicht. Die ursprünglich rein finanziell begründete Abweichung vom geltenden Umweltschutzgesetz mit dem Verzicht auf den gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz für mehr als 30 Prozent der Bevölkerung soll vielmehr unverändert beibehalten werden.

Da der Bundesrat nicht bereit ist, die in Artikel 2 Absatz 3 ausdrücklich als Mindestmass definierten zwei Drittel entsprechend den effektiven finanziellen Möglichkeiten zu überschreiten – die Rede ist von maximal 69 Prozent sanierter Streckenteile –, so bleibt uns, wenn wir als Parlament gegenüber der lärmgeplagten Bevölkerung glaubwürdig bleiben und die Bahnen nicht willkürlich gegenüber anderen Lärmverursachern privilegieren wollen, nichts anderes übrig, als die Mindestquote im Bundesbeschluss selbst angemessen zu erhöhen, um mit den gemäss FinöV-Beschluss zur Verfügung stehenden Mitteln eine Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen. Denn dass der als Alternativmassnahme vorgeschlagene Einbau von Lärmschutzfenstern und das damit verbundene Einbunkern der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bloss eine unzulängliche Behelfsmassnahme darstellt, die nur in echten Ausnahmefällen Platz greifen darf, liegt auf der Hand.

Trotz der Erhöhung des Sanierungsziels kann im jetzigen Zeitpunkt angesichts des Kommissionsantrages zu Artikel 1 des Finanzierungsbeschlusses auf eine Kreditaufstockung verzichtet werden. Zum einen erachtet es der Bundesrat nach eigenen Aussagen selbst als denkbar, dass beim Rollmaterial weitergehende Einsparungen aus technischen Gründen möglich sein werden. Zum anderen ist aufgrund von Vergleichszahlen aus den Kantonen davon auszugehen, dass die geschätzten Kosten von 1300 Franken pro Quadratmeter Lärmschutzwand weit übersetzt sind, ergaben sich doch entlang der Autobahn im Fricktal Aufwendungen von rund der Hälfte, nämlich 630 Franken pro Quadratmeter!

Die zweifelhaften Annahmen bei den Kosten der Lärmschutzwände machen es im Übrigen ohnehin unumgänglich, dass der gestützt auf Artikel 7 Absatz 4 des Bundesbeschlusses A zu erlassende Kosten-Nutzen-Index vom Bundesrat nochmals einer eingehenden, unabhängigen Überprüfung unterzogen wird. Zwischen diesem Index und dem USG bzw. dem Bundesbeschluss besteht nämlich selbstverständlich nur dann Übereinstimmung, wenn man auf der Kostenseite vom effektiven Aufwand für Lärmschutzwände und die generellen Sanierungsmassnahmen und nicht – hier bemerkt man die Absicht der SBB – von überhöhten Erstellungskosten ausgeht.

Nimmt man den Lärmschutz auch bei den Eisenbahnen ernst, so muss das in Artikel 2 Absatz 3 vorgegebene Schutzziel zwingend als eine Minimalvorgabe betrachtet werden, die, wenn immer möglich, zu überschreiten ist, falls die im FinöV-Beschluss in Aussicht gestellten Mittel dies zulassen. Da der Bundesrat nicht bereit ist, die dem technischen Fortschritt zu verdankenden Einsparungen beim Rollmaterial zum Erhöhen der Schutzquote zu verwenden, muss diese im Bundesbeschluss selbst hinaufgesetzt werden. Unter Berücksichtigung auch der konkreten Gegebenheiten erweist sich ein Hinaufsetzen auf 85 Prozent als sachgerecht. Dies ist, wie auch Rückfragen beim zuständigen Sachbearbeiter im Bundesamt für Verkehr ergeben haben, tendenziell machbar. Nur so können die im Vorfeld der FinöV-Abstimmung gemachten Versprechungen erfüllt werden. Dazu reicht eine geringfügige Erhöhung auf 75 Prozent, wie Herr Kollege Binder sie beantragen wird, nicht aus.

Binder Max (V, ZH): Schon in der Kommission war dieser Artikel ein Thema. Es bestand dort ein Antrag auf ein Zahlenverhältnis von 90 zu 10 Prozent. Dieser Antrag wurde nach gewalteter Diskussion zurückgezogen. Ich stelle

AB 1999 N 2616 / BO 1999 N 2616

meinen Antrag nicht als Kommissionsmitglied, obwohl ich in der Kommission war. Ich habe das heute auch





Herrn Hämmerle, dem scheidenden Kommissionspräsidenten, gesagt. Er hat Kenntnis von meinem Vorhaben. Nach gründlichem Studium auch des Antrages Hofmann Urs komme ich zur Überzeugung, dass dies nicht machbar ist. Mein Antrag richtet sich also eigentlich gegen den Antrag Hofmann Urs, aber ich bin der Meinung, er sei der salomonische Antrag der Vernunft.

Die beantragte Aufteilung von drei Vierteln zu einem Viertel begründe ich folgendermassen: Man nimmt Rücksicht auf den Ortsbildschutz. Ich muss Ihnen einfach auch sagen, Herr Hofmann, dass vielfach gerade die Betroffenen, wenn es um bauliche Massnahmen vor ihren Häusern, vor ihren Gebäuden geht, diejenigen Leute sind, die Einsprachen gegen solche Vorhaben machen. Zudem geht es um die Auflagen des Natur- und Landschaftsschutzes. Auch hier sind gewisse Schranken gesetzt.

Weiter geht es, das schreibt der Bundesrat ja auch in seiner Botschaft, um die Konzentration auf das Rollmaterial. Wenn man sich allerdings auf das Rollmaterial konzentrieren will, dann hat Herr Hofmann natürlich Recht: dann muss man diese Quote eigentlich erhöhen, sonst besteht der Druck nicht. Letztlich geht es auch um die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen.

Für mich, aber auch für unsere Fraktion stehen die Betroffenen im Vordergrund, nämlich die Bevölkerung, die entlang diesen stark befahrenen Strecken – vor allem im Huckepackkorridor, aber auch an anderen stark frequentierten Strecken – vom Lärm belästigt wird. Schallschutzmassnahmen an Gebäuden sind auch für mich die letzten Massnahmen, die es allenfalls noch braucht, um den effektiven Schutz zu gewährleisten. Sie müssen sich aber auch vergegenwärtigen: Wenn Sie die Schutzmassnahmen am Gebäude installieren, schützen Sie eigentlich nur das Innere des Gebäudes, aber nicht die Umgebung.

Mit meinem Antrag, der mir gegenüber dem Konzept des Bundesrates, das ja zwei Drittel und einen Drittel vorsieht, als noch vertretbar erscheint – auch in der Konzeption –, meine ich, die Ziele des Lärmschutzes möglichst optimal erreichen zu können. Mein Antrag geht ja auch davon aus, dass mindestens drei Viertel der betroffenen Bevölkerung, also 75 Prozent, durch Massnahmen gemäss Absatz 1 und 2 zu schützen seien, nämlich durch Sanierung des Rollmaterials und durch bauliche Massnahmen an den bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen. Der Antrag Hofmann Urs geht für mich zu weit, auch nach der Begründung in der Kommission. Im Übrigen hat uns niemand von der Verwaltung attestiert, dass 90 Prozent oder allenfalls 85 Prozent machbar wären, auch bei der Finanzierung nicht. Uns wurde gesagt, das würde das Konzept des Bundesrates völlig über den Haufen werfen. Ich bin der Meinung, dass mein Antrag – ich muss es nochmals sagen – dem Konzept des Bundesrates nicht zuwiderläuft, aber der betroffenen Bevölkerung in einem gewissen Masse entgegenkommt.

Darum bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Gutzwiller Felix (R, ZH): Die Kommissionssprecher haben es in Erinnerung gerufen: Über 260 000 Bürgerinnen und Bürger in der Schweiz sind zurzeit übermässigem Eisenbahnlärm ausgesetzt. Wie Sie wissen, sollte die Lärmsanierung gemäss der Lärmschutzverordnung von 1987 eigentlich schon im Jahre 2002 abgeschlossen sein. Davon sind wir heute sehr weit entfernt. Es ist also ausserordentlich dringlich, das vorliegende Geschäft der Lärmsanierung schnell abzuschliessen und vor allem zügig zu realisieren.

Ich werde hier keine medizinische Vorlesung abhalten, aber man muss sich doch der potenziell gesundheitsschädigenden Wirkung von Lärm, der über den Grenzwerten liegt, bewusst sein. Ganz besonders betrifft dies auch den Nachtlärm; erst kürzlich haben die SBB ja einen Rekord für entsprechende Frachtzüge gemeldet. Studien belegen etwa, dass während des Schlafes Stresshormone ausgeschüttet und Herzfrequenz sowie Blutdruck erhöht werden. Dadurch steigt das Herzinfarkttrisiko. Zudem verkürzt Lärm auch unterhalb der Aufwachselle die wichtigen Phasen des tiefen Schlafes, was die Konzentrationsfähigkeit am nächsten Tag einschränkt.

Der vorliegende Bundesbeschluss sieht zu Recht vor, dass der Lärmschutz in Priorität durch technische Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen von Schienenfahrzeugen zu geschehen hat. Mindestens zwei Drittel der exponierten Bevölkerung – so heisst es – sollen durch diese Massnahmen an der Quelle geschützt werden. Diese Vorgabe ist gemäss Abklärungen des zuständigen Departementes auch umsetzbar. Zudem lässt es die Formulierung "mindestens zwei Drittel der Bevölkerung" zu, falls technisch und finanziell machbar, auch weiter zu gehen.

Umgekehrt ist klar – das wurde noch zu wenig betont –, dass gerade die am stärksten Betroffenen auch Schallschutzmassnahmen an Gebäuden benötigen, die nicht völlig zugunsten des Quellenschutzes vernachlässigt werden dürfen. Wir legen deshalb das Hauptgewicht auf die Zustimmung zu den beiden Minderheitsanträgen, die bei Artikel 3 zu diskutieren sind, insbesondere zur möglichst schnellen Umsetzung der Schutzmassnahmen. Wir möchten diese schnelle Umsetzung der Massnahmen nicht durch eine teilweise akademische Diskussion über 66, 99, 75 oder 85 Prozent gefährden. Diese Massnahmen können nämlich wirklich bis zum



Jahre 2006 und nicht erst – wie es die Botschaft vorsieht – bis 2009 umgesetzt werden.

Wir schliessen uns deshalb bei Artikel 2 dem Bundesrat an, können aber eventualiter auch dem Antrag Binder zustimmen. Den Antrag Hofmann Urs lehnen wir ab, weil das unrealistisch wäre und weitere Verzögerungen nach sich ziehen könnte. Bei Artikel 3 – ich betone es – werden wir die Minderheitsanträge Binder und Fischer-Seengen zur möglichst schnellen Realisierung der Massnahmen unterstützen.

Genner Ruth (G, ZH): An die Adresse des Büros möchte ich hier den Protest richten, dass wir zu diesem wichtigen und umfangreichen Geschäft keine Eintretensdebatte haben führen können. Einerseits ist das Thema Lärm dringend und ernst zu nehmen, andererseits haben wir eine Vorlage im Umfang von immerhin 1,8 Milliarden Franken vor uns. Ich erwarte, dass das Büro die Dimensionen einer Vorlage künftig sorgfältiger einschätzt und entsprechend politisch einstuft.

Erlauben Sie mir einige Vorbemerkungen zum Lärmschutz generell: Lärm stellt für viele Menschen eine grosse Belastung dar; Lärm ist ein krankmachender Faktor. Die gesundheitlichen Folgen durch Lärmbelastungen sind gravierend; Sie haben dies vorhin im Referat von Herrn Professor Gutzwiller gehört. Das ist eigentlich alles nichts Neues. Deshalb gibt es das Umweltschutzgesetz; es bezweckt, die Lebensgemeinschaft und die Lebensräume von Menschen, Tieren und Pflanzen vor schädlichen und lästigen Einwirkungen zu schützen. Einwirkungen wie Lärm sind in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen. Dabei sind die Emissionen so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Die näheren Bestimmungen sind in der Lärmschutzverordnung aufgeführt. Gemäss geltendem Recht müssen die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bis März 2002 durchgeführt sein. Aber diese Paragraphen, Herr Bundesrat Leuenberger, sind papieren. Die Kantone haben bei der Umsetzung der Lärmsanierungsprogramme ein schleppendes Tempo eingeschlagen, wenn sie überhaupt schon ein solches Programm ausgearbeitet haben. Aber die Kantone konnten bisher immer mit guten Gründen auf den Bund verweisen; der Bund als Eigner der SBB hatte keine Anstalten gemacht, seine eigene Gesetzgebung zu erfüllen. Der Bund muss sich deshalb folgende Vorwürfe gefallen lassen: erstens, nicht im Sinne der Lärmschutzverordnung gehandelt zu haben; zweitens, seinerseits die Termine nie einhalten zu können, und drittens, die Vorbildfunktion gegenüber den Kantonen nicht im Geringsten wahrzunehmen.

Die Ausrede, dass bahnseitig noch nichts geschehen sei, liess sich ja immer finanziell begründen. Die FinöV war für die Lärmsanierung bei den Bahnen eine glückliche Fügung.

AB 1999 N 2617 / BO 1999 N 2617

Der Bund kann nun gleichsam im Schlepptau eines Innovations- und Investitionsfonds für künftige Grossprojekte endlich die alten gesetzlichen Pflichten abhaken: ein Glück für die belastete Bevölkerung, auch wenn sie noch ein grosses Stück Geduld brauchen wird, wie das die in der Vorlage vorgesehenen Termine zeigen.

Die grüne Fraktion setzt sich engagiert für Lärmschutz ein. Wie dieser technisch umgesetzt wird, liegt weitgehend ausserhalb der Entscheidungsmöglichkeiten dieses Rates.

Die grüne Fraktion unterstützt den Antrag Hofmann Urs, weil dieser einen höheren Anteil des Lärms an der Quelle vermindern will. Dies steht ganz im Einklang mit dem Umweltschutzgesetz, dessen Vollzug uns wichtig ist. Nachdem der Antrag Binder zu Artikel 2 den Basar im Hinblick auf den Anteil der zu schützenden Bevölkerung eröffnet hat, möchte ich namens der grünen Fraktion noch einmal unterstreichen, dass für uns die Umweltschutzgesetzgebung der Massstab ist. Daraus geht hervor, dass ein möglichst hoher Anteil der Bevölkerung zu schützen ist. Nach Artikel 11 USG ist der Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen. Vom Bundesrat erwarten wir, dass er im Hinblick auf den Lärmschutz den gesamten Verkehrsbereich im Auge behält. Dies bedeutet, dass nun die durch die Bahn dem Lärm ausgesetzte Bevölkerung bestmöglich zu schützen ist. Dies bedeutet aber auch eine enge Zusammenarbeit mit den Kantonen. Diese sind beim Vollzug der Lärmschutzverordnung zum Teil überfordert oder wollen die finanziellen Mittel für den Lärmschutz nicht sprechen. Gerade weil wir die Kantone mit den LSVA-Geldern gut und zweckgebunden bedienen, mit Geldern, welche die schädlichen Auswirkungen des Schwerverkehrs abgelteten sollen, hat der Bundesrat darauf hinzuwirken, dass die Kantone alle Massnahmen, mit denen die Bevölkerung vor Lärmbelastungen zu schützen ist, auch bei den Strassen durchführen.

Ich bitte Sie, den Antrag Hofmann Urs zu unterstützen.

Präsident (Hess Peter, erster Vizepräsident): Frau Genner, ich kann Ihnen mitteilen, dass sich das Büro mit der Frage der Eintretensdebatte auseinandergesetzt hat. Nachdem Eintreten unbestritten ist, hat das Büro entschieden, auf eine Eintretensdebatte zu verzichten, und zwar in der Meinung, dass die Fraktionen in der Detailberatung genügend Zeit haben sollten, um ihre verschiedenen Standpunkte darzulegen.



Studer Heiner (E, AG): Auch wenn wir den Entscheid des Büros, keine Eintretensdebatte zu führen, bedauern – denn die vorher gehaltenen Voten wären einfach in der Eintretensdebatte gehalten worden –, respektieren wir diesen Entscheid, und aus diesem Grunde werde ich keine grundsätzlichen Ausführungen machen, sondern mich auf die beiden Anträge zu diesem Absatz konzentrieren, um die es hier geht.

Die evangelische und unabhängige Fraktion ist der Überzeugung, dass hier griffiger legiferiert werden sollte; deshalb unterstützen wir den Antrag Hofmann Urs. Wir wollen diese Zielsetzung im Bundesbeschluss verankern, aber wir haben auch Verständnis dafür, dass Herr Binder sagte, der Antrag seiner Minderheit sei auch ein Antrag der Vernunft.

Wir bitten Sie auf jeden Fall, weiter zu gehen, als es der Bundesrat in seinem Entwurf tut, denn die Bevölkerung, die betroffen ist – als Aargauer darf ich noch erwähnen, dass ich Interessenvertreter bin, das soll man hier darlegen, was hiermit geschehen wäre –, erwartet ein Zeichen, dem dann auch bei anderen Artikeln Taten folgen sollen.

Theiler Georges (R, LU), für die Kommission: In der Kommission lag nicht der Antrag Hofmann Urs vor, sondern der Antrag Bircher. Herr Bircher ist nicht mehr im Rat, aber auch aus dem Kanton Aargau. Herr Bircher hat den Antrag gestellt, dass man einen Anteil von 90 Prozent einbauen sollte. Sie sehen also, dass wir die Frage schon diskutiert haben. Wir sind klar zum Schluss gekommen, dass wir an den Vorgaben des Bundesrates festhalten wollen.

Es gilt erst einmal festzustellen, dass die Prioritäten in Artikel 2 klar gesetzt sind. Der Bundesrat will zuerst das Rollmaterial sanieren und erst in zweiter Linie Lärmschutzwände in Betracht ziehen, und die dritte Massnahme, über die wir nun diskutieren, ist die Ultima Ratio, wenn es nicht mehr anders geht. Der Antrag Bircher wurde in der Kommission zurückgezogen. Herr Bircher hat auch als Aargauer die Einsicht gezeigt, dass der Bundesrat durchaus auf dem richtigen Weg und gewillt ist, das Maximum dessen zu tun, was eben möglich ist. Die Vertreter des Bundesamtes haben den Antrag Bircher damals klar mit der Begründung abgelehnt, dass hinter den Massnahmen natürlich ein Konzept stecke und sich dieses Konzept nicht einfach beliebig abändern lasse. Es wurde sogar gesagt, dass die ganze Vorlage zurückgezogen werden müsse; gut, dies war bei 90 Prozent der Fall, ob das bei den drei Vierteln gemäss Antrag Binder auch noch der Fall wäre, weiss ich nicht. Man muss aber auch sehen, dass das Ganze für die betroffenen Menschen sehr kontraproduktiv sein könnte. Es ist doch so, dass es Bereiche gibt, wo man gar nicht darum herumkommt, solche Fenstersanierungen zu machen. Es gibt auch neue technische Möglichkeiten wie jene, an einem Haus eine vorgehängte Glasfassade anzubringen. Das hat den Vorteil, dass man keine riesige Wand vor Augen hat, die Besonnung noch stimmt und das Lärmproblem trotzdem gelöst werden kann. Es ist also nicht so, dass man einfach a priori das beste Mittel einsetzt, wenn man eine möglichst hohe Lärmschutzwand hinpflanzt. Denn die Lärmschutzwand, das kennen Sie alle von den Autobahnen her, ist weder ästhetisch noch von der Besonnung her eine befriedigende Sache.

Ich bitte Sie also, beim Entwurf des Bundesrates zu bleiben. Ich bitte Sie auch, den Antrag Binder abzulehnen. Den Antrag Binder jetzt anzunehmen würde heissen, den Basar zu eröffnen. Er ist aber auch ein Kompromiss, wie man sich das von der SVP-Fraktion eigentlich überhaupt nicht gewohnt ist. (*Heiterkeit*) Kürzlich wurde gesagt: Wir gehen keine Kompromisse mehr ein. Herr Binder schlägt hier aber einen Kompromiss vor. Nun, er spricht noch von einem "Kompromiss der Vernunft" – ich habe noch keine anderen Kompromisse erlebt.

Ich meine, dass wir beim Konzept des Bundesrates bleiben sollten. Es bietet auch das Maximum an Flexibilität. Wenn Sie sich das richtig anschauen, beinhalten sämtliche Anträge, dass man mindestens das bundesrätliche Ziel erfüllen müsse. Ich sage Ihnen, dass die Fassung des Bundesrates todsicher alles erfüllt, was beantragt ist, denn mit den "mindestens zwei Dritteln", die verankert sind, ist sie ganz sicher am richtigen Ort.

Jossen Peter (S, VS), pour la commission: La commission a en principe débattu des propositions Binder et Hofmann soumises au plénum, et elle partage le souci de leurs auteurs. Mais le rythme des mesures ne dépend pas seulement de nous, mais d'autres facteurs divers. Il est bien dit dans le message que les améliorations du matériel roulant ne pourront pas être apportées plus vite que ce qui est prévu dans l'arrêté fédéral. L'industrie n'est actuellement pas en mesure de mettre plus rapidement à disposition le matériel roulant, c'est quand même le point principal du message du Conseil fédéral. D'autre part, on ne peut que partager le souci des auteurs des deux propositions parce qu'une politique des transports qui prévoit le transfert des marchandises de la route au rail n'est pas praticable si la question n'est pas résolue. Il faut dire cependant que le projet du Conseil fédéral permet d'aller plus vite; il est ouvert, il parle toujours du minimum. Cela veut dire que si la technique et l'industrie vont plus vite, on pourra aller beaucoup plus vite, ce qui est le voeu de la commission. Je vous prie donc de rejeter les deux propositions et de suivre votre commission.



Leuenberger Moritz (,): Ich ersuche Sie ebenfalls, bei der Lösung des Bundesrates zu bleiben, die von einem Verhältnis von zwei Dritteln zu einem Drittel ausgeht. Dieses

AB 1999 N 2618 / BO 1999 N 2618

Verhältnis wurde in einer Arbeitsgruppe erarbeitet, in welcher das Buwal, das Bundesamt für Verkehr und die Vertreter des öffentlichen Verkehrs – darunter auch, aber nicht nur, die SBB – vertreten waren. Es handelt sich um ein ausgeklügeltes und ausbalanciertes System, das nicht etwa nur – aber auch – die Kosten berücksichtigt hat. Ich komme gleich zu den Kriterien, die zu diesem Vorschlag – zwei Drittel, ein Drittel – geführt haben, muss aber vielleicht zuerst noch einmal auf das Prinzip zurückkommen. Es gibt drei Elemente des Lärmschutzes: Das Rollmaterial, das hier aber keine Rolle spielt, weil es, wenn es leise ist, ja allen Betroffenen zugute kommt. Hingegen geht es um die beiden anderen Elemente, nämlich um die Lärmschutzwände und um die Massnahmen an den Häusern, also die Schallschutzfenster.

Dabei sind zunächst einmal geografische Kriterien wichtig. Es macht zum Beispiel keinen Sinn, wenn ein einzelner Weiler durch kilometerlange Lärmschutzwände geschützt wird. Das wäre ein disproportionaler Aufwand. Dort ist es vernünftig, wenn der Schutz mit Schallschutzfenstern erfolgt.

Daneben hat die Höhe der Lärmschutzwände eine Rolle gespielt. Man hat sich entschieden, die Lärmschutzwände zwei Meter hoch ab Schiene zu planen. Das ist seinerseits ein Kompromiss, der nach Kriterien des Landschaftsschutzes zu Stande gekommen ist. Es kann aus Landschaftsschutzgründen nicht überall, in jeder Ortschaft und in jedem Tal, eine Lärmschutzwand in unbeschränkter Höhe errichtet werden. Es gibt ein Register – es heisst Isos – über schutzwürdige Ortsbilder. Darauf wurde auch Rücksicht genommen. Würden nun diese Lärmschutzwände höher gebaut, müsste hier wieder über die Bücher gegangen werden. Es wäre dann mit Einsprachen auch vonseiten der Denkmalpflege zu rechnen.

Auch die Aussicht der Passagiere von den Zügen aus hat eine gewisse Rolle gespielt, und schliesslich die Kosten für die Lärmschutzwände – ich meine den Kostenindex, von dem vorhin die Rede war. So ist man auf die Lösung mit zwei Dritteln bzw. einem Drittel gekommen. Wenn nun daran "herumgeschraubelt" wird, gerät das ganze System ins Wanken; das hätte dann Folgen auch für andere Elemente.

Deshalb ersuche ich Sie, bei der Fassung des Bundesrates zu bleiben.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Binder 98 Stimmen

Für den Antrag Hofmann Urs 70 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission 98 Stimmen

Für den Antrag Binder 75 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Binder, Bezzola, Bircher, Fischer-Seengen, Friderici, Hegetschweiler, Theiler, Tschuppert, Vetterli)

Ab 1. Januar 2006 wird bei der Bemessung des Deckungsbeitrages mit einem Bonus-Malus-System dem technischen Stand des Rollmaterials in Bezug auf die Lärmbelastung desselben Rechnung getragen.





Abs. 3

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Fischer-Seengen, Binder, Bircher, Friderici, Hegetschweiler, Theiler, Tschuppert, Vetterli)

Auf den Huckepackkorridoren darf ab 1. Januar 2006 nur noch lärmsaniertes Rollmaterial verkehren.

Antrag Stump

Abs. 2

Rollmaterial, das den neuen Standards der Lärmsanierung entspricht, wird bei der Bemessung des Deckungsbeitrages bevorzugt behandelt.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Binder, Bezzola, Bircher, Fischer-Seengen, Friderici, Hegetschweiler, Theiler, Tschuppert, Vetterli)

A partir du 1er janvier 2006, il est tenu compte de l'état technique du matériel roulant relativement à la pollution acoustique qu'il génère au moyen d'un système de bonus-malus appliqué au calcul de la contribution destinée à couvrir les frais.

Al. 3

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Fischer-Seengen, Binder, Bircher, Friderici, Hegetschweiler, Theiler, Tschuppert, Vetterli)

A partir du 1er janvier 2006, seul le matériel roulant ayant fait l'objet de mesures techniques de limitation du bruit sera autorisé à circuler dans les corridors de ferroutage.

Proposition Stump

Al. 2

Le matériel roulant correspondant aux nouvelles normes de réduction du bruit est traité de manière privilégiée pour le calcul de la contribution destinée à couvrir les frais.

Binder Max (V, ZH): Grundsätzlich tun wir etwas Fragwürdiges. Die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986, die am 1. Januar 1987 in Kraft getreten ist, verlangt Lärmschutzmassnahmen, die 15 Jahre nach Inkrafttreten vollzogen sein sollten, d. h. bis Ende März 2002. Der Grundsatz, dass vor dem Gesetz alle gleich sind, müsste auch für die Bahnen gelten. Faktum ist: Das Ziel kann vor allem wegen fehlender Finanzen nicht erreicht werden. Die gleiche Begründung könnte aber auch jeder Private geltend machen.

Was tun wir nun mit diesem Bundesbeschluss? Wir verlängern die Frist für die Bahnen. Gegenüber Privaten ist das, höflich gesagt, doch etwas stossend. Deshalb erachten wir es als richtig, mit geeigneten Massnahmen einen leisen Druck in Form von Ent- oder Belastung beim Rollmaterial aufzubauen.

Die Lärmsanierung der Bahnen besteht aus drei Elementen: Die erste Massnahme beinhaltet das Rollmaterial. Der Bundesrat beteuert in der Botschaft immer wieder, dass dies die wichtigste Massnahme ist. Es ist auch richtig, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, also ihn gar nicht erst entstehen zu lassen. Die zweite Massnahme beinhaltet die baulichen Massnahmen an bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen und die dritte Massnahme die Schallschutzmassnahmen an Gebäuden. In der Botschaft wird immer wieder erklärt, Priorität müsste die Sanierung an der Quelle, also die Sanierung des Rollmaterials haben. Wir meinen, das sei der richtige Ansatz.

In der Kommission hat man weitergehende Anträge bezüglich Rollmaterial abgelehnt. Es gab einen Antrag, der verlangte, dass der Lärmschutz bis 2005 vollständig vollzogen sein müsse. Es gab einen weiteren Antrag, der



forderte, ab 1. Januar 2006 dürfe auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz nur noch lärmsaniertes Rollmaterial verkehren. Beide Anträge waren der Kommission zu extrem. Sie sind in zeitlicher, aber auch in finanzieller Hinsicht nicht zu erfüllen.

Der Antrag der Minderheit Binder will nun ein Bonus-Malus-System einführen, d. h. beim Deckungsbeitrag sanierte Wagen entlasten und nicht sanierte belasten. Was beinhaltet der Trassenpreis? Es gibt einen Grundpreis, der auch den Mindestpreis enthält, den wir nicht antasten wollen, denn da würden wir die schwer beladenen und den leicht beladenen Wagen unterschiedlich behandeln. Das ist nicht unsere Meinung, sondern wir möchten ab 1. Januar 2006 beim Deckungsbeitrag einsetzen.

Damit besteht kein Zwang zur Sanierung bis zu einem festgesetzten Datum. Das wäre tatsächlich auch unsachlich. Sie müssen wissen, dass von acht Güterwagen, die in der Schweiz verkehren, sieben ausländische sind. Es besteht auch ein europaweites Sanierungsprogramm, und zwar bis Ende 2005. Das ist ein sehr anspruchsvoller Kalender, der allerdings nur einzuhalten ist, wenn die Finanzierung durch die EU oder deren Mitgliedstaaten sichergestellt wird. Andernfalls würde diese Frist auch bis 2015 erstreckt.

In der Schweiz sind etwa 21 500 Güterwagen zu sanieren. Laut Auskunft von Unternehmen in der Schweiz wäre es in zeitlicher Hinsicht möglich, diese Wagen bis zum Jahr 2006 zu sanieren.

Der Antrag der Minderheit nimmt aber Rücksicht auf die Kapazitäten der Werkstätten. Er vergewaltigt diese also nicht zu einem Effort, den sie vielleicht nicht leisten können. Er nimmt Rücksicht auf die Möglichkeit, die Fahrzeuge überhaupt aus dem Verkehr zu nehmen, ohne dass die Einhaltung der Fahrpläne darunter leidet. Er nimmt aber auch Rücksicht auf die Finanzen; ich bin hier klar der Meinung, dass Verschiebungen zwischen den drei Massnahmen innerhalb des Kreditrahmens durchaus möglich sind.

Der Antrag der Minderheit ist auch in der verkehrspolitischen Landschaft nichts Neues; Sie kennen die Landgebühren für Flugzeuge auf unseren Flughäfen. Flugzeuge, welche die Umwelt stärker belasten, werden entsprechend höher belastet. Sie kennen auch die unterschiedlichen Belastungen von Lkw-Motoren im Zusammenhang mit der LSVA – Stichworte Euro 1, 2 und 3 –, die unterschiedlich belastet werden. Es geht also verkehrspolitisch nicht um etwas Neues, sondern um eine konsequente Weiterführung des Systems auch bei den Bahnen. Ziel ist es, das Lärmproblem effizient bei der Quelle anzupacken und damit Lärm schon gar nicht erst entstehen zu lassen.

Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen. Das Resultat in der Kommission war mit 11 zu 10 Stimmen sehr knapp ausgefallen; daraus ersehen Sie, dass doch eine starke Minderheit der Meinung ist, wir müssten hier diesen leisen Druck aufbauen, um damit auch den Anliegen der Bevölkerung gerecht zu werden. Insofern verstehe ich Frau Genner nicht, dass sie diesen Minderheitsantrag nicht mit unterzeichnet hat, vor allem nach dem Votum, das sie zu Artikel 2 abgegeben hat. Sie sagte zwar, man müsse die Bevölkerung effizient schützen. Unter Effizienz verstehe ich, dass man die Massnahmen möglichst schnell umsetzt und nicht erst in 15 Jahren.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen. Wenn nicht, werde ich persönlich die Vorlage ablehnen.

Fischer Ulrich (R, AG): Zentrales Anliegen unserer Verkehrspolitik ist es, den Gütertransit von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. In diesem Sinne haben wir die FinöV-Vorlage angenommen. Die FinöV-Vorlage enthält aber nicht nur dieses Ziel, sie besteht aus vier Teilen; unter anderem sind 2,3 Milliarden Franken für den Lärmschutz beschlossen worden. Damit ist ganz klar zum Ausdruck gebracht – und das Volk hat das bestätigt –, dass die Verlagerung nicht auf dem Buckel der betroffenen Bevölkerung erfolgen darf. Deshalb hat der Lärmschutz die gleiche Priorität wie der Ausbau des Huckepackkorridors. Dieses Versprechen ist einzuhalten. Diese Vorlage soll die Umsetzung in die Wege leiten, aber wie tut sie das? Der Betrag von 2,3 Milliarden Franken wird zunächst einmal auf 1,8 Milliarden reduziert. Die Normen des Lärmschutzes werden nicht eingehalten. Die Fristen für die Sanierung werden weit hinausgeschoben, statt 15 Jahre nach Inkrafttreten der LSVA sind 22 bzw. 28 Jahre vorgesehen. Beim Lärmschutz wird ein völlig anderer Massstab angewendet als bei der Strasse und bei anderen Emittenten. Es wird für die Bahnen ein Sonderrecht geschaffen. All das passiert mit dem Argument, das Verlagerungsziel dürfe nicht gefährdet werden. Dieses hat für viele allerhöchste Priorität. Der Huckepackkorridor ist schon heute sehr stark belastet; die Lärmimmissionen sind immens. Wer das nicht glaubt, soll sich einmal nur eine Viertelstunde neben diesen Korridor setzen, dann kann er miterleben, wie das tönt, wenn die Güterzüge vorbeirumpeln. Mit der Aufnahme des neuen Huckepackbetriebes wird die Lärmimmission noch um das Zwei- bis Dreifache gesteigert. Für die Anwohner ist dies unzumutbar, und eine rasche Sanierung im Sinne des Volksentscheides über die FinöV-Vorlage ist dringend nötig.

Diesem Ziel dient unter anderem mein Minderheitsantrag. Dieser Antrag ist gemässigt. Nach langen sechs Jahren soll auf dem Huckepackkorridor nur noch lärmsaniertes Rollmaterial verkehren.

Eigentlich hätte ich diese Forderung für das ganze Netz stellen wollen, musste aber einsehen, dass dies zu



weit gegangen wäre. Deshalb habe ich das auf den Huckepackkorridor reduziert, der jetzt zusätzlich belastet werden soll.

Ich habe mich erkundigt, Herr Binder hat es auch schon erwähnt: Die Sanierung der schweizerischen Bahnwagen ist fristgerecht möglich, und zwar technisch und finanziell ohne Überschreitung des Plafonds.

Zur Frage, ob die ausländischen Bahnen diskriminiert sind: Laut Seite 7 der Botschaft hat die EU die Absicht, die Sanierung bis 2005 durchzuführen, es sind aber offenbar Probleme bei der Finanzierung entstanden. Aber selbst wenn die EU ihre Bahnwagen bis 2005 nicht alle saniert hat, besteht sicherlich auch seitens der EU genügend Wagenmaterial, um den Huckepackkorridor mit sanierten Wagen zu bedienen.

Ein weiteres Gegenargument besteht darin, dass der europäische Güterwagenpool 600 000 Fahrzeuge umfasst und eine spezielle Auswahl für den schweizerischen Huckepackkorridor nicht möglich ist. Dieses Argument ist völlig unglaubwürdig. Heute kann mit EDV-Unterstützung bei den Lastwagen jeder gefahrene Kilometer registriert werden. Die Logistikunternehmen können jede Sendung zu jedem Zeitpunkt überall lokalisieren. Wieso sollte dann nicht eine Auswahl der Wagen für das Befahren des Huckepackkorridors möglich sein? Es ist völlig unglaubwürdig, wenn das bestritten wird.

Ein weiteres Argument ist die Diskriminierung der ausländischen Bahnen: Für die Schweizer und die Ausländer gilt das gleiche Recht. Die Auflagen, die aus Umweltschutzgründen – hier aus Menschenschutzgründen – möglich sind, z. B. das Sonntags- und Nachtfahrverbot, werden ja auch durchgesetzt.

Fazit: Die Realisierung meines Antrages ist technisch, finanziell und völkerrechtlich möglich, und sie ist umweltpolitisch und menschlich dringend geboten.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zu Absatz 3 zuzustimmen.

Stump Doris (S, AG): Stellen Sie sich vor, Sie wohnen an einer Eisenbahnlinie, an welcher die Lärmgrenzwerte bereits massiv überschritten werden. Ihnen wurde – wie in der Lärmschutzverordnung von 1986 festgehalten – versprochen, dass alle Lärmschutzmassnahmen bis in 15 Jahren, d. h. bis 2002, vorgenommen sein müssten. Jetzt erfahren Sie, dass die Frist bis zum Jahre 2009 für Rollmaterial und bis 2015 für Lärmschutzwände verlängert wird. Auch Sie wären über eine solche Zumutung aufgebracht.

Um glaubwürdig zu bleiben, müssen wir deshalb alles tun, damit alle technischen Möglichkeiten schnellstmöglich

AB 1999 N 2620 / BO 1999 N 2620

eingesetzt werden, um unzumutbare Lärmbelastungen zu vermeiden. Deshalb beantrage ich Ihnen, dass ab sofort die Sanierung des Rollmaterials mit einem Anreizsystem vorangetrieben werden soll. Rollmaterial, das den neuen Standards der Lärmsanierung entspricht, soll deshalb von Anfang an – nicht erst ab 2006, wie im Antrag der Minderheit Binder vorgesehen – bevorzugt werden, indem nämlich angemessene Reduktionen des Deckungsbeitrages vorgesehen werden. Technisch und kapazitätsmässig steht diesem Vorschlag absolut nichts entgegen. Die zuständigen Firmen haben bereits schriftlich versichert, dass alle Schweizer Güterwagen – sowohl die privaten als auch jene der SBB – innerhalb von fünf Jahren saniert werden können. Wenn die SBB selber noch etwas dazu beitragen, ist diese Lärmsanierung in der Schweiz noch schneller erreicht.

Mit einer reduzierten Abgabe für lärmsaniertes Rollmaterial würde die Sanierung für die in- und ausländischen Bahnunternehmen auch finanziell attraktiv. Da Lärmvermeidung der beste Schutz ist, wäre damit der betroffenen Bevölkerung am besten gedient.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen, im Interesse der lärmgeschädigten Bevölkerung.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich gebe zuerst meine Interessenbindungen bekannt. Ich bin Aktionär der Hupac, des nationalen Carriers für Container in Chiasso. Ich bin zudem Kommanditist bei Kombiverkehr KG in Frankfurt, dem deutschen Carrier für Container.

Ich bin ja Aargauer Parlamentarier und sitze an der Lötschberglinie in Rothrist, an der zukünftigen "Bahn 2000". Ich weiss, was Bahnlärm ist. Im Aargau bin ich auch über die Südbahn, über den Huckepackkorridor durch das Freiamt, informiert. Diese Leute sind nun wirklich betroffen. Deshalb erlaube ich mir die Vorbemerkung, dass dieser Bundesbeschluss für die Leute reine Augenwischerei ist. Das ist Theorie, was wir hier beschliessen, und hat mit der Praxis, mit der echten Lärmbekämpfung wenig zu tun. Es ist eine weitgehend versteckte Sanierung von bestehendem Rollmaterial. Als Hupac-Aktionär freue ich mich natürlich darüber, wenn ich staatliches Geld kriege, um die Bremsen meines Rollmaterials zu sanieren.

Erlauben Sie mir, auch einen Link zum privaten Verkehr zu machen. In welchem Jahr haben wir vom Strassenverkehr denn irgendwelche Bundesmittel bekommen, um unsere Motoren zu sanieren? Warum haben wir da nichts gekriegt? Warum kriegt wieder nur der öffentliche Verkehr etwas? Der Antrag der Minderheit Binder ist ein Antrag, der den betroffenen Menschen am stärksten entgegenkommt; er ist praxisingerecht. Auch der Antrag



Stump ist gar nicht so weit weg, ist aber von der Zeit her in der Praxis etwas schwieriger durchzuführen. Frau Stump, ich habe für Ihren Antrag absolut Sympathie. Aber die Minderheit liegt mit ihrem Antrag, der auf die Praxis bezogen ist, natürlich richtig. Sie wissen alle, dass die internationalen Carrier, die UIC-Gesellschaften, die Bahngesellschaften auch der Schweiz mitgeteilt haben, dass sie das Geld gar nicht haben, um ihre Waggons zu sanieren. Wenn nicht Zuschüsse von der EU oder von den jeweiligen Landesregierungen kommen, dann wird bei den ausländischen Gesellschaften nicht saniert.

Die Minderheit Binder will mit ihrem Antrag nichts anderes tun, als das Prinzip der LSVA mit verschiedenen Immissionsstufen einzuführen. Die lauten Waggons sollen höher belastet werden; das ist beim Euro-1- und beim Euro-0-Motor genau das gleiche. Die günstig sanierten, die schnell sanierten Waggons sollen entlastet werden. Das ist Marktwirtschaft; wir sprechen ja immer von Marktwirtschaft. Wir müssen aber auch wissen, dass die Tragwagen für die rollende Landstrasse z. B. nicht sanierbar sind – die kleinen Wagen, wo die Lastwagen draufstehen, können Sie nicht sanieren. Es ist völlig unmöglich, bei diesen Fahrzeugtypen Scheibenbremsen einzubauen oder K-Sohlen, LL-Sohlen oder Glockenräder zu montieren. Es ist nicht möglich, also müssen sie höher belastet werden. Das ist doch eigentlich ganz logisch.

Meine Damen und Herren von der Ratslinken, Sie werden halt jetzt von der "eisernen Bahnwahrheit" eingeholt; was Sie jahrelang versteckt haben, kommt jetzt ans Tageslicht bzw. wird hörbar; das ist leider so. Plötzlich stellen wir alle fest, dass die Bahn eigentlich gar nicht umweltfreundlich ist, vor allem im Güterverkehr nicht. Jetzt kommt langsam ans Tageslicht, was jahrelang eisern – eisern! – verschwiegen worden ist. Herr Hämmerle, Sie müssen gar nicht mit der Hand winken. Ich musste Ihnen schon manches Mal winken. Ihnen geht es wie mir: Sie werden ebenso wenig Haare wie ich bekommen, wenn Sie sich mit diesen Bahnproblemen befassen. Das muss ich Ihnen schon noch sagen. Aber es ist so: Der Elektrosmog wird ein Thema werden; der Magnetfeldschutz wird ein Thema werden. Wir sprechen uns dann wieder – ich sage jetzt nicht auf welchem Schlachtfeld.

Ich bin sehr gespannt, wie die Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten, die Grünen und die "Grüninnen" abstimmen werden. Ich habe deshalb extra eine namentliche Abstimmung verlangt. Die lärmgeschädigten Anwohner sollen jetzt wissen, wie Sie stimmen. Jetzt kommt für sie die Wahrheit ans Tageslicht. Auf jeden Fall wünsche ich Ihnen schöne Feiertage, und jenen unter Ihnen, die an der Bahn wohnen, wünsche ich ganz ruhige Weihnachten.

Hollenstein Pia (G, SG): Ich bitte Sie im Namen der grünen Fraktion, der Kommissionmehrheit zu folgen. Die Anträge der Minderheiten Binder und Fischer-Seengen sind auf den ersten Blick gut gemeint, bei genauerem Hinschauen aber richten sie sich gegen die Bahnen.

Der Antrag der Minderheit Binder zu Absatz 2 will mit der Einführung eines Bonus-Malus-Systems ab 2006 bewirken, dass bei der Bemessung des Deckungsbeitrages dem technischen Stand des Rollmaterials in Bezug auf die Lärmsanierung Rechnung getragen werden muss. Dies ist eine Attacke auf den Bahngüterverkehr. Positiv ist zwar die Schaffung eines Anreizes zur Lärmsanierung, problematisch ist die Forderung aber deshalb, weil damit die ausländischen Güterzüge diskriminiert würden. Auf unseren Trassen in der Schweiz fährt 70 bis 80 Prozent ausländisches Rollmaterial, und auf den Zeitplan der Beschaffung von lärmsaniertem Rollmaterial ausländischer Güterzüge haben wir keinen Einfluss. Herr Binder, wenn Sie wirklich auf Prozesse im Ausland Einfluss nehmen wollen, müssen Sie aufhören, sich gegen jeden Integrationsschritt zu wehren.

Die grüne Fraktion stimmt aber dem Antrag Stump zu. Dieser bringt eine positive Lenkung zugunsten der Bahnen und zugunsten von weniger Lärm. Er grenzt nicht aus, wie dies der Antrag der Minderheit Binder tut. Der Antrag der Minderheit Fischer-Seengen zu Absatz 3 will auf den Huckepackkorridoren ab 2006 nur noch lärmsaniertes Rollmaterial zulassen. Mit einem Verbot für nicht lärmsanierte Güterzüge wird zwangsläufig eine Verlagerung der Gütertransporte auf die Strasse in Kauf genommen. Dies widerspricht ganz klar den Zielen unserer Verkehrspolitik. Ein Verbot für nicht lärmsanierte Güterzüge zwingt die Güter auf die Strasse. Diese Rückverlagerung auf die Strasse löst das Lärmproblem überhaupt nicht, im Gegenteil. Der durch die LKW schon heute geplagten Bevölkerung würde noch mehr Lärm zugemutet. Schon heute herrschen entlang der Autostrassen und Autobahnen vielerorts fast unerträgliche Zustände.

Die Bevölkerung hat mit der Annahme der Alpen-Initiative, der LSVA und der FinöV die Richtung unserer Verkehrspolitik klar angegeben. Die Minderheitsanträge Binder und Fischer-Seengen wirken aber der Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene entgegen. Ausgerechnet jene Partei, die sich sonst die Volksmeinung auf die Fahne schreibt, will mit den Minderheitsanträgen die Verlagerungspolitik des Bundes torpedieren. Die Philosophie, die hinter den beiden Minderheitsanträgen steckt, ist längst überholt. Sie ist Ausdruck dafür, dass nicht integral gedacht wird. Wir lösen doch heute keine Probleme, indem den Menschen an den Autobahnen Lärm von den Eisenbahnen zugemutet wird. Der Antrag der Minderheit Fischer-Seengen hätte eine terminli-



che Verschiebung des Verlagerungsziels zur Folge. Das

AB 1999 N 2621 / BO 1999 N 2621

nicht lärmsanierte Rollmaterial dürfte nicht mehr verkehren, das Kapazitätsangebot auf den Schienen würde kleiner und eine Rückverlagerung von Gütertransporten auf die Strasse wäre gewiss. Die entsprechenden negativen Auswirkungen können wir uns alle vorstellen: noch schlechtere Luft und noch mehr Lärm. Auch Lärm an Autobahnen macht krank, nicht nur Lärm an Eisenbahnlinien.

Mit dieser Vorlage wird einer uralten Forderung der Grünen entgegengekommen. Wir sind aber überzeugt, dass die in Artikel 2 definierte Reihenfolge der Lärmschutzmassnahmen sinnvoll ist. Den Bahnen einschränkendere Rahmenbedingungen aufzuerlegen, so wie es die Minderheit Binder und die Minderheit Fischer-Seengen fordern, lehnen wir ab. Interessant ist ja, dass die Minderheiten aus der Ecke derjenigen kommen, die bei der Bahnreform der Liberalisierung das Wort geredet haben; nun sind sie die Ersten, die den Bahnen Auflagen machen wollen. Dies ist ein Widerspruch in der rechtsbürgerlichen Politik in diesem Haus.

Ich bitte Sie, der Fristvorgabe der Mehrheit und des Bundesrates zuzustimmen. Damit wird genügend Druck auf die Bahnen ausgeübt, die dringend nötigen Lärmsanierungen in rascherem Tempo als bisher einzuleiten. Die Fristvorgabe entspricht auch etwa der Realisierbarkeit in der Praxis.

Bezzola Duri (R, GR): Die FDP-Fraktion unterstützt geschlossen beide Minderheitsanträge. Damit wollen wir zusätzlich einen Sanierungsdruck erzeugen, und dieser muss für Ausländer wie Inländer diskriminierungsfrei sein. Damit will man den Netzzugang für inländische und ausländische Bahnunternehmen mit Auflagen bezüglich des Rollmaterials verknüpfen. Bahnbetreiber mit saniertem Rollmaterial sollen belohnt werden, und Bahnbetreiber mit veraltetem Rollmaterial, das zu hohe Lärmwerte erzeugt, sollen bestraft werden. Übrigens gilt dieses Prinzip bei der Einführung der LSVA – wir haben es gehört – auch für Strassentransporte, also für Lastwagen.

Der Revisionszyklus für Schweizer Bahngüterwagen beträgt fünf bis sechs Jahre, d. h., Schweizer Güterwagen kommen alle fünf bis sechs Jahre in die Werkstatt. Damit könnte man innerhalb von sechs Jahren das gesamte Schweizer Rollmaterial sanieren, und – in Klammern gesagt – wenn wir es fertig bringen, in einem Jahr 50 000 bis 60 000 Lastwagen mit einem LSVA-Erfassungsgerät auszurüsten, dann sollte es auch möglich sein, 21 000 Güterwagen in sechs Jahren zu sanieren. Das Problem liegt beim ausländischen Rollmaterial. Das Verhältnis zwischen in- und ausländischem Rollmaterial – Sie haben es gehört – beträgt 2 zu 8, und deshalb ist das Bonus-Malus-System richtig. Es motiviert auch die ausländischen Anbieter, ihr Material rasch zu sanieren.

Die EU hat das Problem auch erkannt. Die Diskussion, wonach das Rollmaterial bis ins Jahr 2006 saniert werden soll, ist im Gange. Das Problem ist die Finanzierung. Die Problematik in der EU ist heute die Gleiche wie bei uns vor der Annahme der FinöV-Vorlage. Das Bonus-Malus-System ist nötig; es ist nicht neu, ist gerecht und hilft ganz sicher, das Problem rasch zu lösen.

Zum Minderheitsantrag Fischer-Seengen: Wir haben im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen ein ehrgeiziges Verlagerungsziel formuliert. Der Druck auf die Haupttransitachsen wächst. Entsprechend entstehen zusätzlich grosse Lärmimmissionen entlang dieser Strecke. Eine grosse Lärmbelastung entsteht vor allem während der Nacht. Das Bonus-Malus-System gemäss Minderheitsantrag Binder wirkt sich auf das gesamte Netz aus; gemäss Minderheit Fischer-Seengen werden nur die Huckepackkorridore einbezogen.

Wenn wir im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zu den bilateralen Verträgen strenge, ehrgeizige und "sportliche" Verlagerungsziele gesetzt haben, benötigen wir auch ehrgeizige Sanierungsmassnahmen. Es ist unsere Aufgabe, das heute zu fordern. Bei sämtlichen Verkehrsträgern – Strasse, Schiene, Luft – muss der Lärm reduziert werden. Am einfachsten, effizientesten und billigsten ist es beim Schwerverkehr, beim Rollmaterial möglich. Deshalb ist es wichtig, dass die Fristen verkürzt werden und damit der Druck erhöht wird.

Der Antrag der Minderheit Fischer-Seengen fordert, dass innerhalb von sechs Jahren auf dem Huckepackkorridor nur noch lärmsaniertes Rollmaterial verkehren soll. Das ist eine realistische und richtige Forderung. Wir lehnen den Antrag Stump ab, weil er gegenüber dem Antrag der Minderheit Binder abgeschwächt ist. Er spricht nur von einem Bonus, und es fehlt ein Zeithorizont.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Minderheiten Binder und Fischer-Seengen zuzustimmen und den Antrag Stump abzulehnen.

Schmid Odilo (C, VS): Für die CVP-Fraktion ist es äusserst wichtig, dass die Sorgen und Anliegen der betroffenen Menschen an den am stärksten genutzten Strecken ernst genommen werden. Dabei denke ich etwa an die Huckepackkorridore in den Kantonen Aargau, Tessin oder Uri. Es ist wichtig, dass die Lärmschutzmassnah-



men zügig umgesetzt werden, dass man in Bezug auf die Termine keine Abweichung in der Zeitachse nach hinten zulässt. Vielmehr soll man versuchen – dies ist immer möglich –, die in der Botschaft vorgeschlagenen Termine zu verkürzen.

Die CVP-Fraktion stimmt mehrheitlich dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu. Ihr ist bewusst, dass die Schweiz kürzere Fristen im Alleingang und auf nicht diskriminierende Art nicht durchsetzen können. Ein Bonus-Malus-System, wie es die Minderheit Binder in Artikel 3 Absatz 2 vorschlägt, ist meiner Ansicht nach ein Etikettenschwindel, denn es soll nur bestraft werden; von einem "Bonus" kann keine Rede sein.

Ich erlaube mir eine persönliche Bemerkung: Der Antrag Stump scheint mir hier sinnvoller zu sein. Ich persönlich kann ihm sicher zustimmen.

Auch der Minderheitsantrag Fischer-Seengen, wonach auf den Huckepackkorridoren ab dem 1. Januar 2006 nur noch lärmsaniertes Rollmaterial zugelassen werden soll, ist schlichtweg unrealistisch. Es sei daran erinnert, dass in ganz Europa etwa 600 000 Güterwagen im Einsatz sind – in der Schweiz sind es rund 15 000. Wie wollen Sie, rein logistisch gesehen, an der Grenze – oder dann auch in der Fläche – zwischen lärmsanierten und nicht lärmsanierten Güterwagen unterscheiden? Dies ist auch mit den modernsten EDV-Methoden schlichtweg unmöglich. Dies alles hiesse, die Bahn gegenüber der Strasse massiv zu benachteiligen. Wer – ausser jene, denen das Ziel der Verlagerung generell zuwider ist – will dies denn schon?

Hier erlaube ich mir folgende Bemerkung: Wenn ich mir anschauere, wie die Minderheit sich zusammensetzt, lese ich verdächtig viele Namen von Kollegen, die damals schon die LSVA-Vorlage und die FinöV-Vorlage bekämpften. Hier scheint sich eine unheilige Allianz zu bilden. Lassen wir uns nicht täuschen! Die Sanierungsziele – Reisewagen bis Ende 2005 und Güterwagen bis Ende 2009 zu sanieren – sind ehrgeizig. Als wir damals Verlagerungsziele und -termine berieten, sprachen gerade jene, die heute die Minderheit bilden, davon, man solle realistische Ziele vorlegen. Dies soll nun hier nicht mehr gelten. Ich bitte Sie: Lassen Sie sich von unrealistischen Zielen nicht beeindrucken! Stimmen Sie dem Antrag der Mehrheit zu! Die Zielsetzung ist gut, auch in dem Sinne, dass wir damit sicher den 260 000 betroffenen Personen "au fur et à mesure" helfen können.

Die grosse Mehrheit der Mitglieder der CVP-Fraktion wird dem Antrag der Mehrheit zustimmen.

Polla Barbara (L, GE): Le groupe libéral soutiendra la proposition de minorité Binder à l'alinéa 2, ainsi que la proposition de minorité Fischer-Seengen à l'alinéa 3, d'ailleurs toutes deux cosignées par M. Friderici, ancien conseiller national.

En ce qui concerne la proposition de minorité Binder, l'argument principal retenu par le groupe libéral est la nécessité dans notre politique des transports du respect de l'équité, trop souvent bafoué, entre les différents moyens de transport. Il n'y a aucune raison de ne pas appliquer aux CFF les

AB 1999 N 2622 / BO 1999 N 2622

règles que l'on applique notamment aux avions, ceci pour le mieux de notre environnement. Les mesures que tout le monde approuve pour les avions notamment, le système du bonus-malus, si elles sont bonnes pour certains transports publics, ne sauraient être mauvaises pour les CFF.

La nécessité de l'équité entre les différents moyens de transport, et notamment entre les différents moyens de transport publics que les CFF et les avions sont tous deux, n'en déplaît à certains, nous paraît donc suffisamment importante pour non seulement soutenir la proposition de minorité Binder, mais, selon sa proposition aussi, pour refuser le texte de loi si celle-ci était rejetée.

Marti Werner (S, GL): Herr Giezendanner, die Rolle als Betroffenenpolitiker haben Sie gut auf die Schiene gekriegt, zwar nicht lärmsaniert, aber überzeugend. Aber als Betroffenenpolitiker müssen Sie wissen, dass Sie nicht nur Betroffene entlang der Schiene haben, sondern auch Betroffene entlang der Autobahnen. Es empfiehlt sich deshalb, die Rolle als Betroffenenpolitiker für die lärmgeplagten Aargauer am besten am Führerstand Ihres Lastwagens wahrzunehmen. Ich denke, das ist eine eindrückliche Rolle, die Sie dort spielen können.

Wenn Sie nämlich mit der Verschärfung dieser Massnahmen gleichzeitig das Verlagerungsziel gefährden respektive die Erreichung dieses Verlagerungszieles unmöglich machen, wird es wieder andere geben, die darunter leiden. Es werden die lärmgeplagten Anwohner entlang der A1, der A2 und entlang aller Autobahnen durch unser Land sein, die unter der Transilawine zu leiden haben. Das Problem, das wir haben, ist doch dasjenige, dass wir in einem Zielkonflikt stehen, dass wir einerseits – das ist auch von unserer Seite unbestritten – die notwendigen Lärmschutzmassnahmen treffen müssen, damit die Anwohner entlang der Eisenbahnen die entsprechende Entlastung haben, diese Massnahmen andererseits aber nicht so sein dürfen, dass das



Verlagerungsziel nicht erreicht wird.

Mit den Anträgen der Minderheit – insbesondere jenem der Minderheit Fischer-Seengen – wird dieses Verlagerungsziel massiv gefährdet. Herr Fischer, ich verstehe Sie hier schlichtweg nicht! Sie und Ihre Fraktion haben sich vehement für eine Bahnreform eingesetzt, haben sich dafür eingesetzt, dass wir den "free access" für unsere Bahnen haben. Gleichzeitig nehmen Sie in ein Nebengesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen eine Bestimmung auf, die faktisch diskriminierend und nicht eurokompatibel ist. Denn das wird zur Folge haben, dass die ausländischen Bahnen ihr Rollmaterial nicht auf dem Huckepackkorridor einsetzen können, und das ist gerade der wichtigste Korridor, den wir haben.

Damit machen Sie unsere Verkehrspolitik widersprüchlich. Wir können doch nicht auf der einen Seite Milliarden von Franken ausgeben, um den öffentlichen Verkehr zu subventionieren und zu fördern, um eben Herrn Giezendanners Lastwagen von der Autobahn und deren lärmgeplagten Anwohnern auf die Schiene zu bringen, und auf der anderen Seite diesen Schienenverkehr wieder auf diese diskriminierende Art und Weise verunmöglichen.

Der richtige Lösungsansatz wird durch den Antrag Stump aufgezeigt, der die unterschiedliche Lärmverursachung beim Trassenpreis berücksichtigt. Das ist die bessere Lösung als diejenige der Minderheit Binder. Diese ist schon sprachlich nicht richtig, denn wir können keine Boni aussprechen, sondern höchstens ein Malussystem schaffen. Im Übrigen soll die Lösung, wie sie Frau Stump beantragt, bereits ab sofort gelten und nicht erst ab dem Jahr 2006. Das ist die eine Schiene, auf der es hier zu fahren gilt, und die andere Schiene hat Ihnen die Kommission im Bundesbeschluss B über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen beantragt. Dort haben wir – ähnlich wie bei den flankierenden Massnahmen zu den bilateralen Verträgen – eine sogenannte Fensterlösung gewählt: Wenn das Lärmschutzziel nicht erreicht werden kann, wird der Bundesrat verpflichtet, zusätzliche Massnahmen zu treffen und dem Parlament vorzuschlagen, damit das Ziel, das von uns allen unterstützt wird, auch erreicht werden kann.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Meine Frage ist zweiteilig, Herr Marti:

1. Sie haben wieder den Vergleich mit den Autobahnen gebracht. Wissen Sie aber, wie viele Kilometer Autobahnen schon lärmsaniert sind, und zwar mit Geldern der Autofahrer, sprich Treibstoffzollzuschlag?
2. Haben Sie festgestellt, dass wir heute zum Thema Lärmsanierung der Bahnen und nicht der Autobahnen sprechen?

Marti Werner (S, GL): Meine Antwort auf Ihre erste Frage, Herr Giezendanner: Ich muss mich entschuldigen, wir sind nicht in der Schule, und ich weiss nicht alle Kilometerzahlen auswendig.

Zur zweiten Frage: Ich spreche auch zu den Lärmschutzmassnahmen entlang der Eisenbahn. Ich wollte Ihnen aber den Konnex zwischen diesen Lärmschutzmassnahmen und der Lärmverursachung darstellen. Wenn der Verkehr damit von der Schiene auf die Strasse verdrängt wird, dann wird er entlang den lärmgeplagten und umweltgeschädigten Trassees in unserem Land eben diese negativen Auswirkungen haben.

Fischer Ulrich (R, AG): Herr Marti, wenn als in ganz Europa einzigartige Massnahme ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Camions möglich ist, warum soll denn nicht auch eine Lösung bei den Bahnwagen möglich sein, die lärmsanierte Wagen verlangt?

Marti Werner (S, GL): Herr Fischer, Sie wissen so gut wie ich, dass wir das Nacht- und Sonntagsfahrverbot in den bilateralen Verhandlungen hart verteidigen mussten. Mit Ihrer Sonderregelung bei den Lärmvorschriften für Lastwagen kommen Sie nun einfach später.

Binder Max (V, ZH): Es wurde jetzt oft gesagt, mein Minderheitsantrag richte sich gegen die Bahnen. Er richtet sich selbstverständlich nicht gegen die Bahnen; er zielt auf den Schutz der Bevölkerung ab. Er richtet sich mit einem absolut marktwirtschaftlichen Instrument an die Bahnen; die Bahn muss die Wagen nicht sanieren, sie kann; sie wird dafür belohnt oder bestraft. Das ist ein absolut marktwirtschaftliches Instrument. Ich möchte hier klar festhalten, dass ich mich mit diesem Antrag nicht gegen die Bahnen wende!

Theiler Georges (R, LU), für die Kommission: Wir haben es hier mit einer Schlüsselbestimmung zu tun; das haben Sie auch am Lärmpegel ablesen können. Es sind eigentlich vier Bereiche, die wir direkt oder indirekt diskutiert und über die wir zu entscheiden haben.

Es wurden Ihnen die beiden Minderheitsanträge Binder und Fischer-Seengen begründet; Sie haben den Antrag Stump und bei Artikel 1 des Bundesbeschlusses B betreffend die Finanzierung der Sanierungsmassnahmen – wie dies Herr Marti zu Recht erwähnt hat – einen Antrag der Kommission. Dieser zielt in eine ähnliche Richtung; ich werde darauf noch zurückkommen.



Sie werden festgestellt haben, dass ich persönlich den Minderheiten zustimme; als Berichterstatter habe ich die Kommissionsmehrheit zu vertreten, werde mir aber vorbehalten, nach meinem Gusto zu stimmen. Wir haben es insofern mit einem schwierigen Problem zu tun, als wir vier verschiedene Bereiche unter einen Hut zu bringen haben. Erstens haben wir im Rahmen der Bahnreform den "free access" gesucht und gewollt – zumindest die Mehrheit dieses Parlamentes. Zweitens haben wir uns mehrheitlich auch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zum Ziel gesetzt. Drittens haben wir den Fonds über die Finanzierung bei 4,2 Milliarden Franken plafoniert; davon ist selbstverständlich auch diese Vorlage betroffen. Viertens wollen wir – darüber sind wir uns alle einig – die Lärmsanierung durchführen. Das sind vier schwierige "Geschwister", die wir in dieser Familie

AB 1999 N 2623 / BO 1999 N 2623

zusammenhalten wollen und müssen. Wir kommen also nicht um gewisse Kompromisse herum. Der Bundesrat schlägt uns ein klares Konzept vor; dieses scheint der Mehrheit gut austariert zu sein. Alle diese Belange sind damit abgedeckt. Wenn wir nun einseitig Einfluss nehmen und bestimmte Massnahmen beschleunigen, fehlen die Finanzen an einem anderen Ort, zum Beispiel bei der Neat. Es kann aber auch sein, dass uns dann die Finanzen bei den Anschlüssen ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz fehlen. Es ist also im Finanzbereich ungünstig, wenn wir bestimmte Massnahmen beschleunigen; es ist aber auch bezüglich des "free access" problematisch, wenn wir einseitige Massnahmen treffen. Dadurch wird der Wettbewerb auf der Schiene gestört, und das ist nicht in unserem Interesse.

Im Weiteren gilt es aber auch, hier internationale Vereinbarungen einzuhalten und nicht unnötig zu stören. Das hat die Kommission veranlasst, dem Bundesrat mehrheitlich zu folgen. Das Abstimmungsergebnis war aber relativ knapp.

Schliesslich noch ein Hinweis: In Artikel 1 von Bundesbeschluss B hat die Kommission sozusagen ein Ventil eingebaut. Wenn also alle Massnahmen nicht ausreichen sollten, muss der Bundesrat dem Parlament zusätzliche Massnahmen vorschlagen. Wir werden darauf bei der Beratung des Bundesbeschlusses B über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen zurückkommen.

Der Antrag Stump lag der Kommission nicht vor. Er scheint mir in der Nähe des Antrages der Minderheit Binder zu liegen; es sind zwar keine Termine genannt, und es wird nur mit einem Bonus operiert. Letztlich geht es aber um dieselbe Idee der Beschleunigung. Ich bitte den Präsidenten, dies bei der Abstimmung entsprechend zu berücksichtigen.

Ich bitte Sie namens der Mehrheit, deren Anträgen zuzustimmen.

Jossen Peter (S, VS), pour la commission: Concernant les propositions en présence, je vous rapporte que la commission, en principe, va dans la même direction, parce qu'on voit que le souci des différents intervenants était d'accélérer le rythme, avec, avant tout, l'amélioration du matériel afin que le but de l'exercice soit atteint plus rapidement. M. Fischer a rappelé à juste titre les piliers de la politique des transports, et je le répète: si l'on veut vraiment le transfert du transport des marchandises de la route au rail, il faut que ça soit praticable pour tout le monde. On ne peut pas ne pas résoudre les problèmes du bruit, mais il y a un conflit d'intérêts classique. Comme on vous l'a déjà dit au sein de la commission, il y a deux intérêts: tout d'abord, le "free access", puis la protection des citoyennes et des citoyens.

La commission a tranché, comme vous le savez, à une très faible majorité, par 10 voix contre 9. Je vous prie de soutenir la proposition de majorité à l'alinéa 3.

Leuenberger Moritz (,): Die beiden Anträge Stump und der Minderheit Binder sind sehr nahe beieinander und betreffen den einen Bereich, der Minderheitsantrag Fischer-Seengen ist inhaltlich ganz anders gelagert.

Zunächst zum Minderheitsantrag Binder und zum Antrag Stump: Es wollen beide das Prinzip einführen, dass leise Wagen finanziell besser gestellt werden als laute Wagen. Mit diesem Prinzip ist der Bundesrat einverstanden. Wir haben das bereits vorgenommen. In Artikel 20 der Netzzugangsverordnung – das ist die Verordnung, die regelt, wie teuer ein Zug, der unser Netz benutzt, diesen Zugang bezahlen muss – heisst es nämlich unter dem Titel "Deckungsbeitrag", dass die Umweltbelastung der Fahrzeuge (Lärm, Abgase, offene Toiletten, das gibt es ja bei den Eisenbahnen leider auch noch, usw.), ein Element für die Berechnung des Trassenpreises ist. Das Prinzip beider Anträge haben wir in dieser Verordnung bereits aufgenommen. Beim Antrag der Minderheit Binder stört gesetzgeberisch der Ausdruck "Bonus-Malus-System". Soweit es der Ausdruck "Malus" ist, könnte er noch berücksichtigt werden. Es ist so, dass diese Wagen teurer zu stehen kommen. Aber es ist etwas falsch, wenn der Ausdruck "Bonus" im Gesetz steht, weil es ja nicht so ist, dass wir die leiseren Wagen subventionieren würden. Das wollen wir nicht, nicht einmal bei der Bahn. Dieser Begriff ist missverständlich, hingegen könnten wir mit dem Antrag Stump durchaus leben.



Ganz anders gelagert ist der Minderheitsantrag Fischer-Seengen. Hierzu ist zunächst einmal zu sagen, dass aus Sicht der Lärmbetroffenen entlang anderer Bahnlinien dieser Antrag etwas merkwürdig erscheint. Warum soll ab dem Jahre 2006 diese rigorose Lösung nun nur gerade für die Huckepackkorridore gelten, aber für andere Bahnlinien nicht, auf denen ja auch Güterwagen verkehren können?

Das führt dann auch zu einer praktischen Schwierigkeit: Es wäre ja so, dass an der Grenze die Lärm verursachenden Wagen aus den Zugsverbänden herausgenommen werden müssten. Sie müssen wissen, dass die Güterzüge nach Wagenbesitzern bunt zusammengesetzt sind, es gibt also Züge mit Güterwagen von ABB, Migros, Shell, Coop usw.; es wären dann die Operateure, die diejenigen Wagen, die zu laut sind, aus den Zugsverbänden herausnehmen müssten. Bestraft würden da die Operateure und nicht die Besitzer. Es ist auch so, dass der Minderheitsantrag rein rechtlich – da muss ich Herrn Fischer Recht geben – zwar diskriminierungsfrei ist; er würde die Schweizer genau gleich treffen wie die Ausländer. Tatsächlich ist es aber so, dass die Güterwagen in Europa bis zum Jahre 2006 nicht lärmsaniert sein werden, insofern ist eine Lärmsanierung des Rollmaterials bis zum Jahr 2006 einfach nicht realistisch. Diese Massnahme wird nicht eingeführt sein, und faktisch wird es natürlich zu einer Diskriminierung der Operateure, also der Betreiber, führen. Ich ersuche Sie also, den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

(namentlich – nominatif; 99.024/138)

Für den Antrag Stump 84 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 78 Stimmen

Definitiv – Définitivement

(namentlich – nominatif; 99.024/139)

Für den Antrag Stump 154 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 6 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 90 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 72 Stimmen

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Der Bund trifft die notwendigen Massnahmen, damit alle neu hergestellten und in der Schweiz immatrikulierten Güterwagen mit einem lärmarmen Bremssystem ausgerüstet werden.

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

La Confédération prend les mesures nécessaires afin que tous les nouveaux wagons de marchandises qui sont

AB 1999 N 2624 / BO 1999 N 2624

immatriculés en Suisse soient équipés d'un système de freinage de faible niveau sonore.





Angenommen – Adopté

Art. 5, 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

....

c. Streichen

Abs. 5

Die baulichen Massnahmen sind prioritär auf die Huckepackkorridore zu konzentrieren.

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1, 2, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

....

c. Biffer

Al. 5

Les mesures de construction sont à concentrer prioritairement sur les corridors de ferroutage.

Angenommen – Adopté

Art. 8–13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Stump

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Hat die Vorprojektierung bereits stattgefunden oder wurde die Lärmsanierung erstinstanzlich verfügt, darf die Anwendung des neuen Rechtes nicht zu einer Reduktion der Lärmschutzmassnahmen führen.

Art. 14

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Stump





Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Si un avant-projet a déjà été établi, ou si une décision a déjà été prise quant à la réduction du bruit, l'application du nouveau droit ne doit pas entraîner une réduction des mesures de protection contre le bruit.

Stump Doris (S, AG): In der Einleitung hat Herr Theiler als Kommissionssprecher gesagt, es gebe mit diesem neuen Gesetz für die Bevölkerung keine Verschlechterung bezüglich Lärmschutzmassnahmen.

Ich möchte Ihnen das Beispiel von Umiken/AG erläutern: Im Jahre 1994 lag ein Lärmschutzprojekt der SBB vor, das für die lärmgeplagte Bevölkerung keine Schutzmassnahmen vorsah. Aufgrund einer Einsprache forderte das Buwal dann schliesslich aufgrund des heute noch geltenden Rechtes eine Lärmschutzwand von 2 bis 4 Metern Höhe über eine Länge von 500 Metern. Vier Jahre nach der Projektauflage verfügte das BAV trotz des Antrages des Buwal, dass keine Lärmschutzwand erstellt werden müsse. Nach einer weiteren Beschwerde gegen diesen Entscheid liess das Buwal in einem Brief verlauten, auf der Grundlage des neuen Gesetzes sei es damit einverstanden, dass keine Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden sollen. Für die Bevölkerung bedeutet dies eine massive Verschlechterung der Situation gegenüber der erwarteten Veränderung und einen Vertrauensverlust. Angesichts der vorhersehbaren Zunahme des Eisenbahnverkehrs – insbesondere auch in der Nacht – verstehe ich die Empörung der betroffenen Bevölkerung, die sich in diversen Schreiben an uns gewandt hat.

Ich beantrage nun bei der Übergangsbestimmung, dass die Anwendung des neuen Rechtes bei Sanierungsprojekten, die bereits als Vorprojekt vorliegen oder wo bereits eine erstinstanzliche Entscheidung getroffen wurde, zu keiner Verschlechterung führen darf. Gemäss allgemeinen übergangsrechtlichen Grundsätzen dürfen in hängigen Verfahren Rechtsänderungen insbesondere nach Erlass einer Verfügung nicht berücksichtigt werden. Eine Ausnahme ist nur zulässig, wenn zwingende Gründe dafür bestehen, dass das neue Recht sofort angewendet werden muss. Betreffend Lärmsanierung liegen meines Erachtens keine zwingenden Gründe vor, dass das neue Recht auf hängige Verfahren angewendet werden soll, wenn dies eben zu verschlechterten Lärmschutzmassnahmen führen würde.

Ich bitte Sie deshalb, dieser Ergänzung der Übergangsbestimmung zuzustimmen.

Theiler Georges (R, LU), für die Kommission: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Sie werden feststellen, dass Absatz 2 auch in einem gewissen Widerspruch zum bereits bestehenden Entwurfstext steht. Wenn sich etwas in der Vorprojektierung befindet, dann ist das eben hängig. Das kann dann zu völlig widersprüchlichen Situationen führen. Diese Bestimmung könnte aber auch materiell kontraproduktiv sein. Wir haben jetzt beschlossen, dass wir das Schwergewicht auf das Rollmaterial legen. Es könnte jetzt doch durchaus sinnvoll sein, dass man die baulichen Massnahmen reduziert, weil wir das Rollmaterial sanieren. Es ist doch auch im Sinne der Bevölkerung, dass solche riesigen Lärmschutzwände etwas reduziert werden können. Es ist auch materiell gesehen eigentlich positiv, dass wir hier nun flexibel auf diese neue Situation reagieren.

Denken Sie auch daran: Wenn Einsprachen gegen solche Wände hängig sind und wenn wir Absatz 2 gemäss Antrag Stump einbauen, dann können Sie solchen Einsprachen gar nicht mehr entgegenkommen, weil Sie das mit dieser Bestimmung gar nicht mehr tun dürfen.

Ich bitte Sie also, den Antrag Stump abzulehnen.

Jossen Peter (S, VS), pour la commission: La commission n'a pas débattu de cette proposition, mais le but de cet arrêté fédéral est d'être flexible. Je vous prie de rejeter la proposition Stump parce qu'elle ne paraît pas assez flexible. Maintenant qu'on a mis l'accent sur le matériel roulant, on ne peut pas suivre le développement si l'on accepte l'alinéa 2 selon la proposition Stump.

Leuenberger Moritz (,), Ich ersuche Sie auch, den Antrag Stump abzulehnen. Unser Entwurf geht davon aus, dass bei hängigen Verfahren ab sofort das neue Recht gilt. Nun will Frau Stump im Prinzip einführen, dass zwar das neue Recht gilt, dass aber unter dem Strich nie eine Massnahme getroffen werden darf, die im Resultat höhere Lärmemissionen zulässt, als wenn nach altem Recht vorgegangen worden wäre. Die Formulierung dazu lautet, es dürfe nicht

AB 1999 N 2625 / BO 1999 N 2625

zu einer Reduktion der Lärmschutzmassnahmen führen. Was heisst das? Es wurden bis jetzt ja noch gar keine Massnahmen getroffen.

Daher sind wir der Meinung, dass – aufgrund der Überlegung, dass es ja immer auch zwei Parteien gibt,





die sich auf ein Rechtssystem insgesamt, also auf das neue Recht insgesamt, verlassen müssen – in einer Übergangsbestimmung keine materielle Rechtsgüterabwägung platziert werden soll.
Daher beantrage ich Ihnen, den Antrag Stump abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 99 Stimmen

Für den Antrag Stump 42 Stimmen

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 99.024/142)

Für Annahme des Entwurfes 130 Stimmen

Dagegen 19 Stimmen

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen

2. Arrêté fédéral sur le financement de la réduction du bruit émis par les chemins de fer

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Kann das Lärmschutzziel gemäss Artikel 2 Absatz 3 des Bundesbeschlusses über die Lärmsanierung innert der gesetzten Frist nicht erreicht werden, hat der Bundesrat dem Parlament einen Bundesbeschluss über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit so rechtzeitig zu unterbreiten, dass das Ziel innert den vorgesehenen Fristen erreicht wird.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Si l'objectif de réduction du bruit fixé à l'article 2 alinéa 3 de l'arrêté sur la réduction du bruit ne peut être atteint dans le délai prévu, le Conseil fédéral soumet au Parlement un arrêté fédéral sur un crédit d'engagement supplémentaire suffisamment tôt pour que ledit objectif puisse être atteint dans le délai prévu.

Angenommen – Adopté





Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 99.024/133)

Für Annahme der Ausgabe 137 Stimmen

Dagegen 9 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 99.024/134)

Für Annahme des Entwurfes 138 Stimmen

Dagegen 6 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 13.15 Uhr

La séance est levée à 13 h 15

AB 1999 N 2626 / BO 1999 N 2626