

Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE)¹

vom 24. März 2000 (Stand am 1. März 2014)

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 74 und 87 der Bundesverfassung²,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1999³,
beschliesst:*

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen⁴

Art. 1⁵ Gegenstand

¹ Dieses Gesetz regelt in Ergänzung zum Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983⁶ die Lärmsanierung der Eisenbahnen durch Massnahmen:

- a. an Schienenfahrzeugen;
- b. an der Fahrbahn;
- c. auf dem Ausbreitungsweg des Schalls;
- d. an bestehenden Gebäuden.

² Es regelt zudem die Investitionsförderung für besonders lärmarme Technologien und die Ressortforschung im Eisenbahnbereich.

Art. 2 Prioritäten

¹ Der Lärmschutz soll in erster Linie durch Massnahmen an Schienenfahrzeugen und an der Fahrbahn erreicht werden.⁷

² Soweit die Massnahmen gemäss Absatz 1 nicht ausreichen, sind Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Schalls zu treffen.⁸

AS 2000 2206

¹ Abkürzung eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

² SR 101

³ BBl 1999 4904

⁴ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

⁵ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

⁶ SR 814.01

⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

⁸ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

³ Massnahmen nach den Absätzen 1 und 2 sollen netzweit mindestens zwei Drittel der schädlichem oder lästigem Lärm ausgesetzten Bevölkerung vor diesem Lärm schützen. Das restliche Drittel der Bevölkerung ist durch Schallschutzmassnahmen an Gebäuden zu schützen.

Art. 3⁹ Fristen

¹ Die Massnahmen an Schienenfahrzeugen, auf dem Ausbreitungsweg des Schalls und an bestehenden Gebäuden müssen bis zum 31. Dezember 2015 durchgeführt werden.

² Ergänzende Massnahmen nach Artikel 7a müssen bis zum 31. Dezember 2025 durchgeführt werden.

2. Abschnitt: Massnahmen an Schienenfahrzeugen¹⁰

Art. 4 Emissionsbegrenzungen

¹ Die Lärmemissionen der Schienenfahrzeuge sind durch technische Massnahmen soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

² Der Bundesrat legt die Massnahmen zur Emissionsbegrenzung im Einzelnen fest. Er berücksichtigt die technische Entwicklung.

³ Er erlässt Emissionsgrenzwerte für Güterwagen auf dem Normalspurnetz. Diese Grenzwerte gelten ab dem 1. Januar 2020.¹¹

⁴ Er kann aus wichtigen Gründen das Inkrafttreten der Grenzwerte um höchstens zwei Jahre verschieben.¹²

⁵ Er kann insbesondere für Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge Ausnahmen vorsehen.¹³

Art. 5 Beiträge

¹ Der Bund stellt den anspruchsberechtigten Fahrzeugeigentümerinnen die Mittel à fonds perdu zur Verfügung, die zur Deckung der anrechenbaren Kosten der technischen Massnahmen bei in Betrieb stehenden Schienenfahrzeugen erforderlich sind. Die entsprechenden Beiträge können pauschal ausgerichtet werden.

⁹ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹⁰ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹¹ Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹² Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹³ Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

² Schienenfahrzeuge, die den neuen Standards der Lärmsanierung entsprechen, werden bei der Bemessung des Deckungsbeitrages bevorzugt behandelt.

³ Beiträge werden nur für Schienenfahrzeuge ausgerichtet, die mindestens bis zum 31. Dezember 2019 oder während zehn Jahren nach der Lärmschutzmassnahme in Betrieb bleiben. Bei einer vorzeitigen Ausserbetriebnahme ist die Finanzhilfe zurückzuerstatten.¹⁴

3. Abschnitt: Massnahmen an der Fahrbahn und auf dem Ausbreitungsweg des Schalls¹⁵

Art. 6 Emissionsplan

¹ Der Bundesrat erlässt nach Anhörung der Kantone einen Plan, der die bis am 31. Dezember 2015 zu erwartenden Lärmemissionen bestehender ortsfester Eisenbahnanlagen enthält. Auf Grund dieses Planes werden die baulichen Massnahmen bestimmt.

² Der Bundesrat berücksichtigt beim Erlass des Planes insbesondere:

- a. die erstellte Infrastruktur, die bis am 31. Dezember 2015 in Betrieb sein wird, sowie die Menge und die Zusammensetzung des Verkehrs, die zu diesem Zeitpunkt zu erwarten sind;
- b. die von Schienenfahrzeugen zu erwartenden Lärmemissionen.

Art. 7 Umfang der Massnahmen

¹ Bei bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen sind Massnahmen an der Fahrbahn und auf dem Ausbreitungsweg des Schalls so weit anzuordnen, bis die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind.¹⁶

² Bauliche Massnahmen, die von Grundeigentümern getroffen worden sind, werden bei der Sanierung berücksichtigt.

³ Die Behörde gewährt Erleichterungen, wenn:

- a. die Sanierung unverhältnismässige Kosten verursachen würde;
- b. überwiegende Interessen, namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftschutzes oder der Verkehrs- oder Betriebssicherheit, der Sanierung entgegenstehen.

¹⁴ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹⁵ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹⁶ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

⁴ Der Bundesrat regelt die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Kosten.

⁵ ...¹⁷

Art. 7a¹⁸ Ergänzende Massnahmen

¹ Wurden Erleichterungen nach Artikel 7 Absatz 3 gewährt, so kann das Bundesamt für Verkehr ab 2016 Massnahmen an der Fahrbahn und weitergehende Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Schalls anordnen.

² Der Bundesrat regelt die Massnahmen und die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Kosten.

Art. 8 Kosten

Der Bund trägt die Kosten der Massnahmen an der Fahrbahn und auf dem Ausbreitungsweg des Schalls.¹⁹ Er stellt die benötigten Mittel à fonds perdu zur Verfügung. Die entsprechenden Beiträge können pauschal ausgerichtet werden.

Art. 9 Rückerstattung

Kosten für bauliche Massnahmen, die anspruchsberechtigte Grundeigentümer seit 1985 getroffen haben, sind im Umfang ihrer Berücksichtigung bei der Sanierung zurückzuerstatten.

4. Abschnitt: Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden²⁰

Art. 10 ...²¹

¹ Können bei bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen wegen gewährter Erleichterungen die Alarmwerte nicht eingehalten werden, so müssen die Eigentümer von bestehenden Gebäuden die Fenster von Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung gegen Schall dämmen oder ähnliche bauliche Massnahmen treffen. Der Bund trägt die Kosten der Massnahmen. Er stellt die benötigten Mittel à fonds perdu zur Verfügung.

² Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, so stellt der Bund denjenigen Eigentümern der bestehenden Gebäude, welche die Fenster von Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung gegen Schall dämmen oder ähnliche bauliche Massnahmen treffen, 50 Prozent der Kosten à fonds perdu zur Verfügung.

¹⁷ Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, mit Wirkung seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹⁸ Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

¹⁹ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

²⁰ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

²¹ Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, mit Wirkung seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

³ Die entsprechenden Beiträge können pauschal gewährt werden.

⁴ Gebäude gelten als bestehend, wenn die Baubewilligung am 1. Januar 1985 rechtskräftig war.

5. Abschnitt:²² Investitionsförderung und Ressortforschung

Art. 10a

¹ Der Bund kann für den Erwerb und Betrieb von besonders lärmarmen Güterwagen Finanzhilfen gewähren.

² Die Mittel für die Ressortforschung werden aus dem Verpflichtungskredit für die Lärmsanierung der Eisenbahnen zur Verfügung gestellt.

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen²³

Art. 11 Ausführungsbestimmungen

Der Bundesrat erlässt die Ausführungsbestimmungen.

Art. 12 Personal

¹ Der Bundesrat kann die für den Vollzug dieses Gesetzes notwendigen Stellen beim Bundesamt für Verkehr und beim Bundesamt für Umwelt²⁴ ausserhalb der Personalplafonierung nach dem Bundesgesetz vom 4. Oktober 1974²⁵ über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes schaffen.

² Die Kosten für das Personal werden dem Verpflichtungskredit angelastet.

Art. 13 Verfahren und Zuständigkeit

¹ Die Verfahren und Zuständigkeiten richten sich nach dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957²⁶.

² Die Kantone sorgen für den Vollzug der Vorschriften über Schallschutzmassnahmen an Gebäuden.

²² Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

²³ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS 2014 469; BBl 2013 489).

²⁴ Die Bezeichnung der Verwaltungseinheit wurde in Anwendung von Art. 16 Abs. 3 der Publikationsverordnung vom 17. Nov. 2004 (AS 2004 4937) angepasst.

²⁵ SR 611.010

²⁶ SR 742.101

Art. 14 Übergangsbestimmung

Lärmsanierungsprojekte, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes noch hängig sind, werden nach diesem Gesetz beurteilt.

Art. 15 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Dieses Gesetz gilt bis zum 31. Dezember 2015.

⁴ Die Geltungsdauer dieses Gesetzes wird bis zum 31. Dezember 2028 verlängert.²⁷

Datum des Inkrafttretens : 1. Oktober 2000²⁸

²⁷ Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 27. Sept. 2013, in Kraft seit 1. März 2014 (AS **2014** 469; BB1 **2013** 489).

²⁸ BRB vom 29. Aug. 2000