



Referenz/Aktenzeichen: L263-2038

Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen

Der besonders lärmarme Güterwagen

PFLICHTENHEFT (STAND SEPTEMBER 2021)

1	Einleitung.....	1
2	Rechtliche Grundlagen / Abgrenzung zu anderen Fördertatbeständen.....	2
3	Bestehende Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch.....	2
4	Grenzwerte für besonders lärmarme Güterwagen.....	3
5	Definition für besonders lärmarme Güterwagen.....	4
6	Kriterien für weitere Innovationen.....	4
7	Finanzhilfen des Bundes.....	4
8	Verfahren.....	5
9	Bewertungskriterien.....	8
10	Beispiel Festlegung der Finanzhilfe.....	11
11	Prozess BIF-Finanzhilfe.....	12
12	Literatur.....	13
13	Glossar.....	13

1 Einleitung

Ein „besonders lärmarmen Güterwagen“ ist dadurch gekennzeichnet, dass sich alle wesentlichen Faktoren, die das akustische Verhalten des Fahrzeuges beeinflussen können, in einem optimalen Zustand befinden, wodurch eine signifikante Unterschreitung der Emissionsgrenzwerte gemäss TSI-Noise erreicht wird.

Der akustisch optimale Zustand eines besonders lärmarmen Güterwagens muss über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges gewährleistet werden und ist daher sowohl bei der Fahrzeugzulassung als auch während des Betriebs des Fahrzeuges zu überwachen. Der akustische Zustand des Fahrzeuges wird durch:

- fahrzeugspezifische,
- fahrwegspezifische und
- betriebliche

Parameter beeinflusst.

Die fahrwegspezifischen Parameter sind nicht Gegenstand dieses Pflichtenheftes.

Bei den Güterwagen besteht auch in anderen Bereichen ein erhebliches Innovationspotenzial¹. Weitergehende Innovationen in anderen Bereichen sollen bei der Unterstützung auch berücksichtigt werden (vgl. Kap.6).

2 Rechtliche Grundlagen / Abgrenzung zu anderen Fördertatbeständen

Die Finanzhilfen an besonders lärmarme Güterwagen richten sich insbesondere nach den Bestimmungen folgender Bundeserlasse:

- Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24.03.2000 [BGLE; SR 742.144]; Änderung vom 27. September 2013 [AS 2014 469]
- Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 04.12.2015 [VLE; SR 742.144.1]
- Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 6.3.2000 [BBI 2000 4802]; Änderung vom 27. September 2013 [BBI 2014 1765]
- Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen [BBI 2013 489]
- Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen [SuG; SR 616.1];
- Bundesgesetz vom 16. Dezember 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen [BöB; SR 172.056.1] und Verordnung vom 11. Dezember 1995 über das öffentliche Beschaffungswesen [VöB; SR 172.056.11];
- Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation vom 14. Dezember 2012 [FIG; SR 420.1];
- Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom 25. September 2015 [GüTG; SR 742.41]

Ausschluss Doppelförderung (Artikel 12 Subventionsgesetz)

Der Gesuchsteller verpflichtet sich, für denselben Fördertatbestand nur über eine öffentliche Finanzierungsquelle Subventionen zu beantragen. Gemäss diesem Pflichtenheft übernommene Mehrkosten für innovative Güterwagenkomponenten, insbesondere Drehgestelle, schliessen eine gleichzeitige Unterstützung dieser Komponente durch Gelder aus dem GüTG oder anderer öffentlicher Förderprogramme aus.

Zeitpunkt der Beschaffung der Güterwagen (Artikel 26 Subventionsgesetz)

Der Gesuchsteller darf die besonders lärmarmen Güterwagen erst beschaffen, wenn ihm die Finanzhilfe dafür vom BAFU zugesichert worden ist. Tätigt er die Beschaffung ohne Zusage, so werden ihm keine Leistungen gewährt. Die Zusage wird per Verfügung erlassen (Art. 16 Abs. 1 Subventionsgesetz).

Projektänderungen (Artikel 27 Subventionsgesetz)

Der Empfänger einer Finanzhilfe darf wesentliche oder zu Mehrkosten führende Projektänderungen nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde vornehmen.

3 Bestehende Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch

Dieser Abschnitt fasst die aktuell geltenden Emissionsvorschriften für neue und erneuerte Güterwagen gemäss den Technischen Spezifikationen über die Interoperabilität (TSI Noise) sowie die Bestimmungen für die in der Schweiz zugelassenen Güterwagen zusammen. Auf Ihrer Basis werden mit der in Kapitel 4 festgelegten Grenzkurve die darüber hinausgehenden Anforderungen für Finanzhilfen an besonders lärmarme Güterwagen definiert.

3.1 Kenngrösse

Als Kenngrösse für das Vorbeifahrgeräusch dient der A-bewertete, äquivalente Dauerschallpegel L_{pAeq, T_p} , gemessen während der Vorbeifahrtzeit T_p in einem Abstand von 7,5 m zur Gleismitte und 1,2 m über der Schienenoberkante.

¹ Ein Beispiel für Innovationsansätze findet sich im Literaturverzeichnis im Kapitel 12.

3.2 Ermittlung des Vorbeifahrgeräusches

Das Vorbeifahrgeräusch ist zu messen. Die Messbedingungen richten sich nach Anhang Kap. 6.2.2.3 der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ vom 26. November 2014, nachfolgend TSI Lärm genannt.

3.3 TSI Lärm

In der TSI Lärm (Tabelle 4) ist folgender Grenzwert für neue und modernisierte Güterwagen in Abhängigkeit von der Anzahl Achsen pro Fahrzeuglänge (apl) normiert auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h festgelegt:

$$LpAeq, Tp = 83 \text{ dB(A)} + 10 \cdot \log(apl / 0.225)$$

3.4 Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)²

In den AB-EBV in der Fassung vom 01.11.2020 werden für in der Schweiz im Neuzustand zugelassene Güterwagen des grenzüberschreitenden Verkehrs die Grenzwerte der TSI Lärm CR übernommen. Dieselbe Regelung gilt für modernisierte oder umgebaute Wagen, die in der Schweiz eine neue Zulassung des Fahrzeugs notwendig machen.

Für neue Güterwagen der Normalspur, die ausschliesslich in der Schweiz verkehren, gilt generell ein Emissionsgrenzwert von 83 dB(A).

4 Grenzwerte für besonders lärmarme Güterwagen

4.1 Vorbeifahrpegel im geraden Gleis während der Fahrzeugabnahme

4.1.1 Grenzwert

Der maximal zulässige Vorbeifahrpegel eines besonders lärmarmen Güterwagens im geraden Gleis beträgt bei 80 km/h in Abhängigkeit vom apl-Wert:

$$LpAeq, Tp = 79 \text{ dB(A)} + 10 \cdot \log(apl / 0.225)$$

Der nach dieser Formel berechnete Grenzwert ist analog den Messwerten gemäss TSI Lärm CR für den Vergleich auf den nächsten ganzzahligen Dezibelwert zu runden.

4.1.2 Nachweis

Der Nachweis, dass der Grenzwert eingehalten wird, muss mit der Abnahmemessung erbracht werden. Die Messungen sind gemäss TSI Lärm bei 80 km/h sowie bei der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit durchzuführen. Letzterer Messwert ist gemäss TSI Lärm auf 80 km/h umzurechnen (Normierung). Der größere der beiden Messwerte bei 80 km/h ist mit dem Grenzwert zu vergleichen. Mit diesem Nachweis muss weiter die Schienenrauheit des Messgleises gemessen und im Gesuch dokumentiert werden. Empfohlen wird zusätzlich, die Radrauheit zu messen und zu dokumentieren (nach einer angemessenen Einlaufstrecke).

Ein entsprechender Messbericht oder die entsprechende EG Prüferklärung muss vorgelegt werden.

Für Fahrzeuge gleicher Bauart genügt der Nachweis an einem Referenzfahrzeug.

4.2 Vorbeifahrpegel im geraden Gleis während des Betriebs

Auf die Festlegung eines Grenzwertes für den Vorbeifahrpegel im geraden Gleis während des Betriebes wird verzichtet.

Der Vorbeifahrpegel im Betrieb soll im Sinne einer Empfehlung jedoch maximal 2 dB(A) über dem gemessenen Vorbeifahrpegel gemäss Kap. 4.1.2 liegen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Empfehlung erfüllt ist, wenn die Kriterien B des Abschnittes 9.2 eingehalten werden.

² Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), Bundesamt für Verkehr (BAV), 1. Juli 2016

4.3 Vorbeifahrpegel im Bogengleis

Auf die Festlegung eines Grenzwertes für den Vorbeifahrpegel im Bogengleis wird verzichtet.

Eine Messung des Vorbeifahrpegels im Bogengleis ist dementsprechend nicht zwingend. Er soll im Sinne einer Empfehlung jedoch maximal 3 dB(A) über dem gemessenen Vorbeifahrpegel gemäss Kap. 4.1.2 liegen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Empfehlung erfüllt ist, wenn das Kriterium B.2 des Abschnittes 9.2 eingehalten wird.

Ein Gleisabschnitt wird als Bogen bezeichnet, wenn dessen Radius mehr als 300 m und weniger als 1'000 m beträgt.

5 Definition für besonders lärmarme Güterwagen

Als besonders lärmarme Güterwagen gelten folgende Fahrzeuge (Grundkriterien gem. Kap. 9):

1. Das Vorbeifahrgeräusch im geraden Gleis während der Fahrzeugabnahme beträgt normiert auf 80 km/h maximal $LpAeq, T_p = 79 \text{ dB(A)} + 10 \cdot \log(a_{pl} / 0.225)$;
2. Die Bremsleistung der Klotzbremsen beträgt insgesamt maximal 40% an der gesamten Bremsleistung;
3. Die Minimale Laufleistung der Fahrzeuge beträgt über 2 Jahre
 - a. mindestens 40'000 km gesamthaft;
 - b. mindestens 10'000 km in der Schweiz.
4. Die Investitionskosten für das Drehgestell betragen maximal 200% eines Y25-Drehgestelles (Basisversion). Als Referenzpreis gilt der aktuelle Preisstand zum Zeitpunkt bei Gesuchstellung auf der Basis von 50 bestellten Drehgestellen. Zum Zeitpunkt der Aktualisierung des Pflichtenhefts (Juli 2021) liegt dieser Referenzpreis bei CHF 16'200.-.

6 Kriterien für weitere Innovationen

Für die Beurteilung wird auch das Innovationspotenzial in folgenden Bereichen berücksichtigt:

1. Energieeffizienz (Kriterien: Gewicht, Aerodynamik)
2. Betrieb (Kriterien: Sicherheit, Geschwindigkeit, Wagenkupplung)
3. Marktpotenzial (Kriterium: Lebenszykluskosten (LCC))

7 Finanzhilfen des Bundes

7.1 Gesetzliche Grundlage

Nach Massgabe von Art 10a des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144) kann der Bund für den Erwerb und Betrieb von besonders lärmarmen Güterwagen Finanzhilfen gewähren.

Die Höhe der Finanzhilfen richtet sich nach der Lärmverminderung und dem Beitrag an die Innovation im Schienengüterverkehr, namentlich bezüglich Energie und Sicherheit. Die Finanzhilfe beträgt im Jahr 2016 maximal 70 Prozent der Differenz zu den Investitionskosten eines konventionellen Drehgestells. Sie wird in den folgenden zwei Jahren schrittweise auf maximal 50 Prozent der Kostendifferenz reduziert (Art. 9 Absatz 2 VLE).

Die Finanzhilfe für den Erwerb ist einmalig. Sie richtet sich nach Kap.8.7.

Der Betrieb von lärmarmen Güterwagen wird über einen abgestuften Trassenpreisbonus gefördert. Die Bonusberechtigung ist in der Netzzugangsverordnung (NZV), Art. 19b³ geregelt und beträgt für scheibengebremste Güterwagen in der Regel 3 Rappen pro Achskilometer.

7.2 Fördervolumen und -zeitraum

Der Bund stellt insgesamt maximal CHF 25 Millionen zur Verfügung für:

- die Förderung besonders lärmarmer Güterwagen

³ SR 742.122

- die Unterstützung von vollständig lärmarm ausgerüsteten Demonstrationszügen

Die Förderung ist zeitlich begrenzt. Förderanträge können solange die maximal zur Verfügung stehende Summe nicht ausgeschöpft ist, spätestens aber bis zum 31.12.2025 eingereicht werden.

8 Verfahren

8.1 Massgebende Schritte (siehe auch Ziffer 11)

1. Gesuch um Finanzhilfe
2. Zusicherung durch den Bund mittels Verfügung [Grundlage: Offerte Lieferant]
3. Beschaffung der Güterwagen durch Gesuchsteller [Grundlage: Datum Vertragsabschluss]
4. Auszahlung 1. Tranche (80% des zugesicherten Betrags) durch den Bund mittels Verfügung [Grundlage Vertrag mit Lieferant]
5. Auszahlung 2. Tranche (höchstens 20% des zugesicherten Betrags + ev. 5'000 für 1. LCC-Bericht) durch den Bund mittels Verfügung [Grundlage: Abrechnung Lieferant, Lastschrift der Bank, Wagennummern, allenfalls LCC-Bericht]
6. Auszahlung Pauschale von 5'000 für 2. LCC-Bericht [Grundlage: Zustellung 2. LCC-Bericht]

8.2 Gesuch um Finanzhilfe

Die Finanzhilfen werden auf Gesuch hin gewährt. Voraussetzung hierfür ist ein vollständig ausgefülltes Gesuch mit den erforderlichen Unterlagen gemäss den Kriterien in Kapitel 9.1 bis 9.3.

Das Gesuch um Finanzhilfe ist an folgende Stelle einzureichen:

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Abteilung Lärm + NIS

Sektion Eisenbahnlärm

CH-3003 Bern

Das Gesuch enthält alle für den Entscheid relevanten Informationen. Das Gesuchsformular wird im Internet publiziert und kann unter folgender Adresse bezogen werden:

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-eisenbahnlarm/investitionshilfe-fuer-besonders-laermarme-gueterwagen.html>

Zusätzlich ist ein detaillierter Kostenvoranschlag / Offerte des Herstellers der Güterwagen einzureichen. Die Mehrkosten gegenüber der Beschaffung eines herkömmlichen Güterwagens der gleichen Gattung (Referenzpreis) sind transparent auszuweisen.

Das BAFU kann zusätzliche Informationen verlangen, wenn das Gesuch unvollständig ist oder das Gesuch ganz zurückweisen.

Das BAFU äussert sich vor Erhalt des Gesuchs gegenüber der Gesuchstellerin nur zu formalen Aspekten und äussert sich nicht zu technischen, lärmspezifischen oder ökonomischen Fragen oder Hinweisen.

8.3 Förderberechtigte

Ein Anrecht auf Finanzhilfen haben im schweizerischen Handelsregister eingetragene Wagenhalter oder Wagenhersteller mit Sitz in der Schweiz (Joint Ventures mit ausländischen Institutionen oder Firmen sind möglich).

8.4 Zusicherung

Der Entscheid über das Gesuch auf Finanzhilfe wird vom BAFU auf der Grundlage des Gesuchs im Einvernehmen mit dem BAV gefällt und der Gesuchstellerin in Form einer Verfügung mitgeteilt.

Die fachliche Beurteilung erfolgt hauptsächlich auf Ebene der zuständigen Fachabteilungen von BAFU und BAV. Zur Beurteilung der Anträge kann die Entscheidbehörde ausgewiesene Experten beiziehen. Zur Überprüfung der Angaben im Gesuch behält sich die Entscheidbehörde vor, eigene Abklärungen vorzunehmen (z.B. Besichtigung des Fahrzeuges).

Die Anträge auf Finanzhilfe werden in der Reihenfolge der Eingaben bearbeitet.

Gegen die Zusicherung für die Finanzhilfe kann beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St.Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist innerhalb von 30 Tagen nach Eröffnung der Verfügung einzureichen; die Frist beginnt am Tag nach der Eröffnung der Verfügung zu laufen.

Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführerin bzw. des Beschwerdeführers oder seiner Vertreterin bzw. seines Vertreters zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind der Beschwerde beizulegen, soweit der Beschwerdeführer bzw. die Beschwerdeführerin sie in Händen hält.

8.5 Beschaffung der Güterwagen durch die Gesuchstellerin

Gemäss Art. 26 Subventionsgesetz darf die Gesuchstellerin die Güterwagen erst nach Erhalt der Zusicherungsverfügung beschaffen. Als Beschaffungszeitpunkt gilt das Datum des Vertragsabschlusses mit dem Lieferanten, da zu diesem Zeitpunkt allfällige Änderungsforderungen durch die verfügende Bundesstelle nicht mehr wirksam sein können.

8.6 Auszahlung der Finanzhilfe

Die Finanzhilfe wird grundsätzlich zu 100% nach der Beschaffung der Güterwagen ausbezahlt. Finanzhilfen des Bundes werden in Schweizer Franken ausbezahlt. Als Umrechnungsfaktor für Kostenangaben in Euro gilt der Monatsmittelkurs der Eidgenössischen Steuerverwaltung ESTV für den jeweiligen Monat des Gesuchsdatums⁴.

Die Auszahlung der Finanzhilfe erfolgt in 2 Tranchen. Eine erste Zahlung von 80% der rechtskräftig festgelegten Subvention erfolgt auf Rechnung des Gesuchstellers bei gleichzeitigem Nachweis der Beschaffung (Kaufvertrag). Die zweite Zahlung wird bei fortgesetztem Betrieb des Wagens 2 Jahre später ausbezahlt bei gleichzeitigem Nachweis der effektiv entstandenen Mehrkosten (Rechnungsbelege) sowie der festgelegten Laufleistung und der Abgabe des 1. LCC-Berichts, aber maximal 20% der rechtskräftig festgelegten Subvention plus die Pauschale für den LCC-Bericht. Allfällige Mehrkosten können nur gemäss Artikel 15 Subventionsgesetz gewährt werden. Die dritte Zahlung wird bei fortgesetztem Betrieb des Wagens weitere 2 Jahre später ausbezahlt für die Abgabe des 2. LCC-Berichts.

Zeitpunkt	Anteil an Finanzhilfe
Beschaffung Güterwagen	80%
Jahr 2 nach Beschaffung	20%

Die entsprechenden Nachweise sind der in Kap. 8.1 genannten Stelle unaufgefordert einzureichen.

Die zuständige Behörde darf den durch Verfügung oder Vertrag festgesetzten Höchstbetrag (Art. 17 Abs. 1 zweiter Satz; Art. 20 Abs. 1 Subventionsgesetz) nur überschreiten, wenn die Mehrkosten auf bewilligte Projektänderungen, auf ausgewiesene Teuerung oder auf andere nicht beeinflussbare Ursachen zurückzuführen sind (Art. 15 Subventionsgesetz). Die Gesuchstellerin meldet allfällige Mehrkosten so rasch als möglich.

8.7 Beitragshöhe

Die Finanzhilfe beträgt maximal 40% der Mehrkosten gegenüber einem herkömmlichen Güterwagendrehgestell Y-25. Massgebend für die maximale Höhe der Finanzhilfe ist das Datum der Gesuchstellung.

Eine Finanzhilfe wird nur dann gewährt, wenn alle Grundkriterien Lärm erfüllt sind.

Der Bund ist bestrebt, die vorhandenen Finanzmittel unter den schweizerischen Wagenhaltern möglichst breit einzusetzen und ausgereifte Innovationen zu fördern. Eine durch einen Betreiber zur Finanzhilfe beantragte Güterwagenserie darf daher das maximale Volumen von 50 Fahrzeugen in der Regel nicht überschreiten. Eine weitere Unterstützung baugleicher Fahrzeuge bleibt nach positiven Betriebserfahrungen und mit Rücksicht auf die noch vorhandenen Finanzmittel möglich.

⁴ <https://www.estv.admin.ch/estv/de/home/mehrwertsteuer/dienstleistungen/fremdwahrungskurse/monatsmittelkurse.html>

Die Finanzhilfe für die Mehrkosten der Drehgestelle wird gewährt, wenn die auf der Basis von 50 produzierten Drehgestellen (Kleinserie, Prototypen) berechneten Mehrkosten maximal 160% des Referenzpreises eines Y25-Drehgestells betragen.

Der Referenzpreis eines Y-25 Drehgestelles ist durch eine Offerte des Herstellers auf der Basis der Anzahl beantragter Güterwagen zu belegen. Andernfalls wird der Referenzpreis wie folgt festgelegt: CHF 16'200.- / Stk. Dieser Referenzpreis stellt der dem BAFU per 2021 bekannte Referenzpreis für ein handelsübliches Y-25 Drehgestells dar.

Für die Erfüllung konstruktiver Lärmkriterien werden weitere 5% der nachgewiesenen Mehrkosten abgegolten. Die letzten 5% der nachgewiesenen Mehrkosten können durch den Bund bei einer positiven Beurteilung der betrieblichen Optimierung durch die Finanzhilfe übernommen werden. Beispiele finden sich in Kap. 9.3.

Grundkriterien Lärm (Kap.9)	Konstruktive Kriterien Lärm (Kap. 9.2)	Weitere Kriterien (Kap. 9.3)	Finanzhilfe in %
erfüllt	--	--	40
erfüllt	min. 4 Punkte	--	45
erfüllt	min. 2 Punkte	summarische Bewertung der betrieblichen Optimierung	50

8.8 Berichterstattung des Gesuchstellers

Der Bund ist an Erfahrungsberichten der Subventionsempfänger interessiert. Die Verfassung eines Zwischenberichts nach 2 Jahren sowie eines Abschlussberichtes nach 4 Jahren über die Erkenntnisse aus dem Betrieb und die Entwicklung der LCC im Vergleich zu herkömmlichen Güterwagen wird pauschal mit je CHF 5'000.- entschädigt (Nachweis im Gesuchsformular Ziffer 7).

9 Bewertungskriterien

9.1 Grundkriterien Lärm

A	Grundkriterien Lärm	Nachweis im Gesuch	Bewertung
A.1	Vorbeifahrgeräusch gerades Gleis bei Fahrzeugabnahme ≤ Grenzwert gemäss Kapitel 4.1.1	Ziffer 5,1 Gemessener LpAeq,Tp in dB(A) Beilage: Lärmmessbericht der Fahrzeugabnahme	Alle Kriterien müssen erfüllt werden
A.2	Bremssystem – Maximaler Anteil der Klotzbremsen an der gesamten Bremsleistung beträgt 40%	Ziffer 5.2 Angaben zum Bremssystem	
A.3	Minimale Laufleistung in der Schweiz: 10'000 km / 2 Jahre	Ziffer 5.3 Vorgesehenes Einsatzkonzept mit einer Abschätzung der durchschnittlichen Laufleistung in der Schweiz [km/Jahr]	
A.4	Investitionskosten pro Drehgestell max. 200% Referenzkosten	Ziffer 5.4 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Investitionskosten netto pro Drehgestell [CHF exkl. MwSt.] auf der Basis von 500 produzierten Drehgestellen pro Jahr ▪ Investitionskosten netto pro Drehgestell [CHF exkl. MwSt.] für die zu beschaffenden Wagen ▪ Referenzkosten netto pro Drehgestell [CHF exkl. MwSt.]: Als Preisbasis gilt der aktuelle Preisstand zum Zeitpunkt bei Gesuchstellung für ein Y25 Basisversion Das BAFU kann zur Festlegung des Referenzpreises die Einholung von Konkurrenzofferten verlangen. Beilage: Kostenvoranschlag / Offerte des Herstellers der Drehgestelle / des Güterwagens	

9.2 Konstruktive Kriterien Lärm

B	Konstruktive Kriterien Lärm	Nachweis im Gesuch	Bewertung [Pt]
B.1	Vermeidung von Flachstellen	Ziffer 5.1 Das Fahrzeug ist mit einer Vorrichtung ausgestattet, welche eine nachhaltige Verbesserung der Radlauffläche im Betrieb sicherstellt. Insbesondere sinnvoll ist die Verhinderung des Blockierens der Räder während des Bremsvorganges bzw. eine sofortige Rücknahme der Bremskraft nach Eintreten des Blockierens.	4
B.2	Vorbeifahrgeräusch im Gleisbogen	Ziffer 5.2 Die Zunahme des Rollgeräusches im Gleisbogen ist durch geeignete Massnahmen minimiert. <i>Als geeignete Massnahmen gelten z.B.:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ radialeinstellende Fahrwerke; ▪ Spurkranzschmierung; ▪ Losradsätze; ▪ Gummifederung u.ä. 	4
B.3	Raddämpfung	Ziffer 5.3 Das Fahrzeug ist mit geeigneten Massnahmen zur Raddämpfung versehen. <i>Zur Erhöhung der Raddämpfung werden z.B. eingebaut:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radschallabsorber; ▪ eine Entdröhnung der Radscheiben; ▪ Radscheibenbremse. 	4
B.4	Lärmarme Fahrzeugkonstruktion	Ziffer 5.4 Das Fahrzeug ist insgesamt lärmarm konstruiert. <i>Die Grundsätze lärmarmen Gestaltung nach VDI-Richtlinie VDI 3720 Serie [3] sind zu beachten und möglichst umfassend umzusetzen.</i> <i>Die Konstruktion des Fahrzeuges muss in der Art erfolgen, dass Geräusche (Klappern, Quietschen, Schlagen) der Fahrzeugkonstruktion oder der Ladung minimiert werden. Insbesondere sind Körperschallübertragungswege zwischen</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Achsen und Fahrwerk, ▪ Fahrwerk und Wagenaufbau sowie ▪ Wagenaufbau und Ladung <i>zu vermeiden bzw. minimieren.</i> <i>Die Entdröhnung von grossflächigen Strukturen ist vorzusehen.</i> <i>Bei Fahrzeugen mit Scheibenbremsen sind Massnahmen gegen Bremsenquietschen vorzusehen.</i>	4
Total B Konstruktive Kriterien Lärm			max. 16

9.3 Weitere Kriterien

Angestrebt werden Vorteile im Betrieb bzw. in der Wirtschaftlichkeit für einen Betreiber. Die folgende Tabelle enthält Beispiele möglicher Verbesserungen. Sie ist nicht abschliessend. Weitere nachweisbare Verbesserungen können in die Bewertung für die Abgeltung der letzten 5% der Mehrkosten aufgenommen werden.

C	Weitere Kriterien	Nachweis im Gesuch
C.1	Energieeffizienz	<p>Ziffer 6.1</p> <p><u>Wagengewicht:</u></p> <p>Das Wagengewicht ist minimiert.</p> <p><i>Nachweis im Gesuch mit der Angabe des Eigengewichts eines herkömmlichen Wagens und dem Eigengewicht des neu zu beschaffenden Wagens der gleichen Gattung.</i></p> <p><u>Aerodynamik:</u></p> <p>Das Fahrzeug verfügt über Vorrichtungen, welche die Aerodynamik des Wagens verbessern. z.B.: <i>Gitterabdeckung auf einem offenen Schüttgutwagen.</i></p>
C.2	Betrieb	<p>Ziffer 6.2</p> <p><u>Entgleisungsdetektoren</u></p> <p>Das Fahrzeug ist mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet</p> <p><u>Höchstgeschwindigkeit</u></p> <p>Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges beträgt mind. 140 km/h.</p> <p><u>Wagenkupplung, Zug- und Stosseinrichtung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Fahrzeug ist mit einer automatischen Wagenkupplung ausgerüstet. - Die Zug- und Stosseinrichtung ist aus Sicht Unterhalt optimiert
C.3	Weiteres	<p>Ziffer 6.3</p> <p>z.B. Diagnosesystem Radsatz, Überladeschutz etc.</p>
Total C weitere Kriterien		Summarische Bewertung der Verbesserungen im Betrieb

10 Beispiel Festlegung der Finanzhilfe

Beschafft werden sollen:

- Güterwagen der Gattung Sgnss;
- Mit Drehgestellen des Typs DRRS 25 L
- Das Gesuch wird 2021 gestellt.

Grundkriterien Lärm:

Das Fahrzeug erfüllt alle Grundkriterien, wodurch die minimale Förderung von 40% gesichert ist.

Konstruktive Kriterien Lärm:

Das Fahrzeug verfügt über keine lärmarme Fahrzeugkonstruktion.

Alle anderen konstruktiven Kriterien werden erfüllt.

Weitere Kriterien Lärm:

Das Fahrzeug hat ein Eigengewicht von 19.5 t. Es ist damit 3.5% leichter als ein herkömmlicher Güterwagen der gleichen Gattung (Referenzgewicht 20.2 t).

Das Fahrzeug verfügt über Entgleisungsdetektoren und einen Überladeschutz.

Das Fahrzeug verfügt über keine aerodynamischen Massnahmen und keine automatische Wagenkupplung.

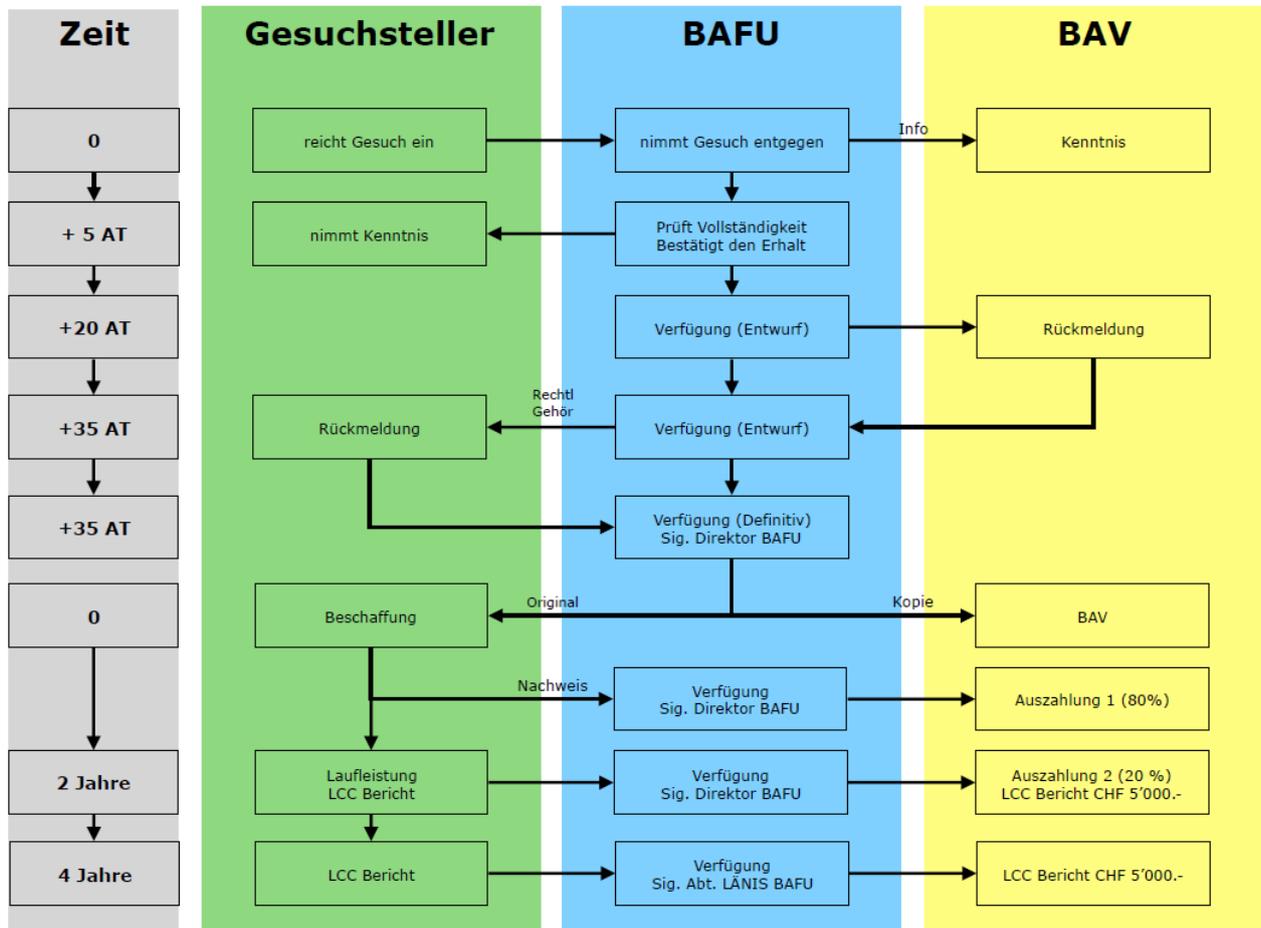
Bewertung:

	Finanzhilfe [%]
Grundkriterien Lärm	erfüllt
Konstruktive Kriterien Lärm	12 Punkte
Weitere Kriterien	positive Beurteilung
TOTAL Finanzhilfe	50

Die Finanzhilfe des Bundes beträgt in diesem Fall 50 % der Mehrkosten am eingesetzten Drehgestell gegenüber einem herkömmlichen Güterwagendrehgestell Y-25.

11 Prozess BIF-Finanzhilfe

BIF - Investitionshilfe



12 Literatur

[1]	Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (Stand am 1. März 2014, SR 742.144)
[2]	Studie zu „besonders lärmarmen Güterwagen“, PROSE im Auftrag des BAFU, 2010
[3]	VDI Richtlinie 3720 Serie – Lärmarm Konstruieren, VDI Verlag, 1982
[4]	TSI „Lärm“- Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“, 26. November 2014.
[5]	Veit G., Venghaus H., Radschallabsorber für Güterwagen, Eisenbahningenieur, 58 (2007), 3, S. 36-38.
[6]	Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE) vom 4. Dezember 2015 (Stand am 01. Januar 2020, SR 742.144.1), Schweizerischer Bundesrat
[7]	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), Bundesamt für Verkehr (BAV), 01.11.2020
[8]	Hecht M., König R., Weissbuch Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030, 2012

13 Glossar

BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
CHF	Schweizer Franken
dBA	Schallpegel mit A-Bewertung
LCC	Life Cycle Costs = Lebenszykluskosten
LpAeq, Tp	A-bewerteter äquivalenter Dauerschalldruckpegel während der Vorbeifahrtzeit
apl	Anzahl der Achsen pro Längeneinheit (m)
TSI-Noise	Beschluss der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (2011/229/EU)
Y-25	Drehgestell der Bauart Y25