

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf der Änderung der TSI Noise und für das Engagement der EU-Kommission und die ständigen Bemühungen um einen verbesserten Lärmschutz in Europa.

Nach unserer Auffassung ist eine Beschränkung des vorgeschlagenen europaweiten Fahrverbots für laute Güterwagen auf die sogenannten „Quieter routes“ jedoch weder praktikabel noch zielführend. Außerdem widerspricht es der mit dem Schienenlärmschutzgesetz geschaffenen Rechtslage in Deutschland.

Lärmschutz hat für die Landesregierung des Bundeslandes Baden-Württemberg eine hohe Bedeutung. Verkehrslärm, insbesondere auch der Schienenverkehrslärm, hat sich zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt. Denn viele Hauptachsen führen durch dicht besiedelte Gebiete, wie beispielsweise am Oberrhein. Die Lärmbelastung der direkt an vielen Schienentrassen wohnenden Menschen ist sehr hoch. Der Güterverkehr trägt im hohen Maße zu dieser Belastung bei.

Ausweislich des von der ERA im Auftrag der EU-Kommission gemachten Änderungsvorschlags wird als einzige Strategie der Ansatz sog. „quieter routes“ verfolgt, wonach in allen Mitgliedsstaaten nur für einzelne besonders hochbelastete Strecken (nachts mehr als 12 Züge / Tag im Jahresdurchschnitt 2016) der Einsatz leiser Wagen vorgeschrieben werden soll.

Aus unserer Sicht ist es in der Öffentlichkeit und in den betroffenen Regionen nicht verständlich kommunizierbar, weshalb laute Güterwagen auf bestimmten Routen verboten sind, auf anderen jedoch nicht. Zudem bezweifeln wir, dass von dem Ansatz der „quieter routes“ ein positiver Übertragungseffekt ausgehen kann. Darüber hinaus ist es auch unmöglich, der Öffentlichkeit eine Lärminderungsstrategie zu vermitteln, die „neue“ laute Strecken festlegt, wo vorher keine vorhanden waren oder bei der einmal als „leise“ festlegte Routen bei einer Fortschreibung des Routenkonzepts wieder als „laut“ definiert werden können.

Eine Regelung, die nur Streckenabschnitte als ruhig definiert, ist auch mit der vom Deutschen Bundestag nach Zustimmung des Bundesrates getroffenen Rechtslage unvereinbar. Die Entscheidung wurde von allen Parteien einstimmig als Antwort auf die

weit verbreitete Empörung über den Schienengüterverkehrslärm getroffen. Das sog. Schienenlärmschutzgesetz, das im vergangenen Jahr in Deutschland in Kraft getreten ist, war ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Schienenverkehrslärm von Güterwagen. Das Schienenlärmschutzgesetz schafft die erforderliche Rechtssicherheit, denn es sendet ein deutliches Signal an noch zögernde Eisenbahnunternehmen, die Entscheidung zur Umrüstung oder zum Austausch vorhandener lauter Güterwagen alsbald zu treffen.

Mit Blick auf diese Nachteile befürworten wir ein offenes Mandat für die ERA Arbeitsgruppe, das auch die waggongestützte oder eine netzwerkbasierte Umsetzungsstrategie umfasst. Offene Probleme, z.B. eine gemeinsame Definition der betroffenen Flotte oder ein Ansatz, mit dem die Schienennetze von Mitgliedsstaaten mit einem erheblichen Lärmproblem schrittweise als „ruhig“ definiert werden, sollte auf der Grundlage der Diskussionen der Task-Force leicht lösbar sein. Eine detaillierte Untersuchung würde sicherlich weitere mögliche Definitionen als Grundlage für die fahrzeug- oder netzwerkbasierte Implementierungsstrategie liefern.

Insgesamt sind wir der Auffassung, dass der gewählte Ansatz wenig geeignet ist, zur Lösung der Lärmprobleme beizutragen. Wir bitten Sie deshalb, in der ERA-Arbeitsgruppe eine Lösung zu erarbeiten, die mit dem deutschen Recht kompatibel ist.

Mit freundlichen Grüßen

Stellvertretende Referatsleiterin
Ref. 34
Eisenbahnen, Schieneninfrastruktur, Güterverkehr, Binnenschifffahrt
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
Tel.: 0711/231-5741
E-Mail: doris.kaiser@vm.bwl.de