



BVS Greifswalder Straße 4 10405 Berlin

European Union Agency for Railways
Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
BP 20392

59307 Valenciennes Cedex

per Email an 006REC1072@era.europa.eu

Berlin, 21.03.2018

Consultation on the draft of the limited revision of the TSI relating the subsystem rolling stock - Noise (TSI Noise)

hier: Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BVS nimmt zum Entwurf der ERA einer geringfügigen Modifikation der TSI NOI wie folgt Stellung:

1. Fehlende Beteiligung von Umweltverbänden bei der Entstehung des Vorschlags der ERA

Im ERA-Report ERA-REP-155 vom 17. Januar 2018 ist die Entstehung des Vorschlags der ERA beschrieben. An den Sitzungen und Gesprächen nahmen neben den nationalen Eisenbahnbehörden und der OTIF auch die Eisenbahnlobbyverbände CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), EIM (European Rail Infrastructure Managers), ERFA (The European Rail Freight Association), FEMFM (Federation of European Manufacturers of Friction Materials), UIP (International Union of Wagon Keepers) und NB-Rail Association AISBL teil.

Auf die Frage, welche Umweltverbände zur Teilnahme eingeladen waren, teilte uns der Leiter der ERA, Dr. Josef Doppelbauer, am 12.02.2018 per Email mit: „...wurde als Umweltverband Transport & Environment (T&E) eingeladen. T&E hat auch einen Experten nominiert, der aber bedauerlicherweise an den Sitzungen dann nicht teilnahm.“

Ausweislich seiner Website befasst sich der in Brüssel ansässige Umweltverband Transport & Environment (T&E) seit vielen Jahren **nicht** mit Schienenlärm. Auch hat er nach den Teilnehmerlisten im ERA-Report ERA-REP-155 an **keiner einzigen ERA-Veranstaltung teilgenommen**. Unsere Email-Anfrage vom 19.01.2018 an Dr. Josef Doppelbauer, der vor seiner Tätigkeit

bei der europäischen Behörde ERA bei Bombardier Transportation beschäftigt war und daher als befangen anzusehen ist, weshalb die ERA angesichts des offensichtlichen Desinteresses bei T&E denn keinen anderen Umweltverband, insbesondere keinen aus Deutschland, einem der von Bahnlärm meistbetroffenen Länder, zur Teilnahme eingeladen hat, blieb bis heute unbeantwortet.

So verwundet es nicht, dass in den Protokollen und Begleitdokumenten der Sitzungen der ERA Task Force zur TSI NOISE, der ERA ad hoc meetings zur TSI NOISE und zu den Sitzungen der „ERA Working parties“ zur TSI NOISE, die die BVS aufgrund eines Antrags auf Zugang zu Umweltinformationen nach EU-Verordnung 1049/2001 Anfang Februar von der ERA auf einem USB-Stick erhielt, die Positionen der Eisenbahnlobbyverbände dominierten und auch im Entwurf niederschlugen, während die Interessen der betroffenen Bahnanlieger nicht vertreten waren.

Die BVS stellt daher Unparteilichkeit des Verwaltungshandelns der ERA ebenso in Frage wie die demokratische und rechtliche Legitimation des praktizierten Verfahrens. Die BVS fordert den Leiter der ERA, Herrn Dr. Doppelbauer erneut auf, die in der Email vom 19.01.2018 an ihn gestellten Fragen unverzüglich zu beantworten, insbesondere, weshalb er in Anbetracht des offensichtlichen Desinteresses von T&E nicht dafür gesorgt hat, dass andere Umweltverbände beteiligt werden.

Die BVS fordert den Leiter der ERA, Herrn Dr. Doppelbauer, auch auf, bei allen künftigen Verfahren der ERA zur Entwicklung von Regeln mit Umweltrelevanz Umweltverbände hinzuzuziehen und diesen auch die Teilnahme zu ermöglichen.

2. Kein ausreichender Gesundheitsschutz

In der Sache selbst sind die Vorschläge der ERA nicht weitreichend genug, um die Gesundheit der Bahnanlieger an den vielen Haupteisenbahnstrecken, insbesondere in Deutschland, zu schützen. Denn – unabhängig von der Frage des Inkrafttretens der von der ERA vorgeschlagenen Regelungen und etwaiger Ausnahmen – blieben die nächtlichen Immissionspegel an zahllosen Bahnstrecken weiterhin über 70/60 dB(A) tags/nachts – jener Lärmbelastung, die von deutschen Bundesgerichten als grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle anerkannt ist. Neuere lärmmedizinische Erkenntnisse zeigen, dass bereits ab Lärmbelastungen von LDEN >45 dB(A) mit einer erhöhten Zahl vorzeitiger lärmbedingter Erkrankungen und Todesfälle zu rechnen ist.

Damit verstößt die ERA durch Untätigkeit eklatant gegen seine Verpflichtung zum Gesundheitsschutz aus Artikel 35 Satz 2 der Charta der Grundrecht der Europäischen Union (2012/C 326/02).

Die deutsche Bundesregierung war im letzten Jahr nicht länger bereit, die Untätigkeit der ERA mitzuverantworten und hat im nationalen Alleingang mit Verweis auf Wahrung des Grundrechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) beschlossen, mit dem in Deutschland der Betrieb „lauter“ Güterwagen ab Ende 2020 beschränkt wird. Wenn die ERA ihre Verpflichtung zum Schutz der Gesundheit ernst nehmen will, dann kommt nur eine kürzestmögliche Frist für das Inkrafttreten der Umrüstpflcht für Bestandsgüterwagen in Betracht, zumal dies auch mit einem maximalen volkswirtschaftlichen Nutzen verbunden wäre.

Aufgrund der Netzwirkung halten wir das favorisierte Konzept der „quieter routes“ in der Praxis für nicht überwachbar und daher für ungeeignet und plädieren für ein Konzept der „quieter states“, d.h. Einzelstaaten können selbst bestimmen, ob und ggf. in welchem Umfang auf ihrem

Staatsgebiet noch „laute“ Güterwagen verkehren dürfen. Eine solche Lösung wäre auch vollständig kompatibel zur bestehenden deutschen Gesetzgebung.

Darüber hinaus fordern wir die ERA auf, folgende Änderungen der TSI NOISE kurzfristig in die Wege zu leiten:

- Zulassung nur noch von solchen Neufahrzeugen aller Art, die dem fortgeschrittenen Stand von Wissenschaft und Technik zur Lärminderung entsprechen
- Verpflichtung zur lärmminimierenden Um/Nachrüstung aller Arten von Bestandsfahrzeugen (Loks, Triebwagen, Personenfahrzeuge, auch: Güterwagen mit LL/K) innerhalb gestaffelter Fristen

Wir fordern die ERA auch auf, zum Schutz der Gesundheit der Bahnanlieger auf EU-Ebene die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anordnung von Nachfahrbeschränkungen durch nationale und lokale Behörden auf all jenen Strecken zu schaffen, bei denen nächtliche Immissionspegel von 49 dB(A) überschritten werden.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Ludwig Steininger

2. Vorsitzender der
Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.