

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

---

### **Stellungnahme der Bundesregierung zu der EntschlieÙung des Bundesrates zur Revision der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems - TSI Noise (Beschluss 2011/229/EU vom 4. April 2011) und zur Weiterentwicklung des lärmabhängigen Trassenpreissystems**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 3. Dezember 2014 zu der o. g. EntschlieÙung\* des Bundesrates Folgendes mitgeteilt:

#### **1. Vorgaben auf europäischer Ebene für eine Umrüstung vorhandener Schienenfahrzeuge auf lärmärmere Technologien**

Die Bundesregierung setzt sich für eine Umrüstung der bestehenden Güterwagen bis zum Jahr 2020 ein. Hierfür wurde im Jahr 2012 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem und eine Förderung des Bundes in Höhe von bis zu 152 Millionen Euro eingerichtet. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Die weitere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise ist vorgesehen, so dass sich auch deren Wirksamkeit erhöht. Die Europäische Kommission arbeitet derzeit an einer Mitteilung zu Maßnahmen zur Lärminderung im Schienengüterverkehr, die im ersten Halbjahr 2015 zu erwarten ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt sich für ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen ein und zudem für ein ab dem Jahr 2020 zu erlassendes EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen.

#### **2. Europäische Förderung der Umrüstung im Rahmen der "Connecting Europe Facility"**

Die Exekutivagentur der Europäischen Kommission für die Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-T EA) hat am 11.09.2014 einen Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen für Projekte, die sich um eine Bezuschussung aus der

---

\* siehe Drucksache 305/13 (Beschluss)

Connecting Europe Facility (CEF) bewerben wollen, veröffentlicht. Der aktuelle Aufruf umfasst auch Vorhaben zur Bekämpfung von Schienengüterverkehrslärm, insbesondere durch Umrüstung von Bestandsgüterwagen.

### **3. Lärmgrenzwerte bei der Neufassung der TSI Fahrzeuge - Lärm**

Die TSI Fahrzeuge – Lärm wurde von der Europäischen Eisenbahagentur in einem breit angelegten Konsultationsprozess erarbeitet. Dabei hat die Bundesregierung mit dem Forschungsbericht "Ermittlung des Standes der Technik der Geräuschemissionen europäischer Schienenfahrzeuge" dafür gesorgt, dass technische Erkenntnisse zur Fortschreibung der Geräuschanforderungen vorliegen. In Folge dessen konnten die Geräuschanforderungen der TSI Fahrzeuge-Lärm fortentwickelt werden. Unter anderem wurden die Vorschriften für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und den konventionellen Eisenbahnverkehr nunmehr einheitlich geregelt und erstmalig Anforderungen für das Standgeräusch von Fahrzeugen aufgenommen. Mit Schreiben vom 08.08.2013 an die Europäische Kommission und die Mitglieder des „Railway Interoperability and Safety Committee (RISC)“ sowie bei den entsprechenden Sitzungen des RISC selbst hat das BMVI den Wunsch nach weitergehender Geräuschminderung vorgetragen, namentlich einer zweiten Grenzwertstufe sowie der Anwendung der Grenzwerte auf Bestandsgüterwagen, ohne dass für entsprechende Änderungen des Entwurfs eine Mehrheit zu erreichen war. Im Ergebnis der Diskussion im RISC wurde festgehalten, dass die Fragestellung weiter verfolgt wird. Die TSI Fahrzeuge – Lärm in der Fassung von 2014 wird in Kürze im Amtsblatt der EU erscheinen. Nächster konkreter Schritt auf europäischer Ebene ist die Mitteilung der Europäischen Kommission zu Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr im kommenden Jahr. Weiterhin ist beabsichtigt, in der deutschen Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems TEIV Ersatz von Verschleißteilen wie Bremssohlen durch Auslegung so zu regeln, dass grundsätzlich leise Bremssohlen zur Anwendung kommen müssen.

### **4. Vorlage eines Durchführungsrechtsaktes zu Modalitäten für lärmabhängige Trassenpreise**

Die Europäische Kommission hat die Abstimmung über den Entwurf einer Verordnung für die Modalitäten lärmabhängiger Trassenpreise zur Vorlage für die Sitzung des „Single European Railway Area Committee (SERAC)“ am 09./10.12.2014 terminiert. Es handelt sich hierbei um den Entwurf einer Durchführungsmaßnahme auf der Basis von Artikel 31 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU. Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist es prioritär, dass diese Modalitäten geeignete Anreize für die Umrüstung der Bestandsgüterwagen vorsehen und dass die Umrüstungsphase im Jahr 2020 abgeschlossen werden kann. Wenn die Anreize eine möglichst breite Basis haben, können von der Umrüstung der Bestandsgüterwagen alle Anwohner von Schienenstrecken profitieren. Weitere Ziele können in den Modalitäten der Europäischen Kommission für lärmabhängige Trassenpreise optional vorgesehen werden. Es ist beabsichtigt, bei einer Differenzierung der Trassenpreise nach zugbezogenen Kriterien -also ob eine Zugfahrt als Einheit laut oder leise ist- auch die leisen Neufahrzeuge zu berücksichtigen.

## **5. Trassenpreisdifferenzierungen der DB Netz AG**

Die DB Netz AG ist verpflichtet, die Trassenpreise als wettbewerbsrelevante Rahmenbedingungen in einem transparenten Verfahren für die jeweils folgende Fahrplanperiode im Voraus festzulegen. Sie gewährt einen festgelegten Trassenpreisbonus für umgerüstete Güterwagen und berechnet einen Aufschlag für laute Güterzüge. Für diesen Trassenpreisaufschlag hat die DB Netz AG die vorgesehene Trassenpreisstaffelung veröffentlicht. Es ist eine fortschreitende Spreizung der Preise für laute und leise Züge vorgesehen. Das In-Kraft-Treten der europäischen Modalitäten für lärmabhängige Trassenpreise könnte auf Seiten der DB Netz AG Anlass für eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Bedingungen sein.

## **6. Gesetzliche Regelung für lärmabhängige Trassenpreise**

Der Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich in der 17. Legislaturperiode sah eine verpflichtende Differenzierung der Entgelte nach Lärmauswirkungen für den Schienengüterverkehr vor. Das Gesetz wurde nach Zustimmung des Deutschen Bundestages vom Bundesrat abgelehnt.

Eine Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmauswirkungen ist ebenfalls Gegenstand der Richtlinie 2012/34/EU. Diese ermöglicht es den Mitgliedstaaten, eine Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmauswirkungen vorzusehen. Die konkrete Ausgestaltung des Umsetzungsgesetzes zur Richtlinie 2012/34/EU ist zunächst innerhalb der Bundesregierung abzustimmen. Ein Gesetzentwurf befindet sich in Vorbereitung und wird dem Bundesrat zu gegebener Zeit zugeleitet