

RNN



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Generaldirektion Verkehr und Energie  
Herrn Generaldirektor  
Dr. Matthias Ruete  
B - 1049 Brüssel

DIRECTORATE				DATE	
B1	B2	B3	B4	05 MAY 2009	
X C				TEA	
ACTION: GS					
DEADLINE: 26/05					

DER MINISTER  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 0049-6131 16-2201  
Telefax 0049-6131 16-2100  
poststelle@mwvlw.rlp.de  
www.mwvlw.rlp.de

DG TREN	CODE:					
A/	17573					
ACTION:	ECHEANCE:					
04 05 2009						
R	A	B	C	D	E	F
G	H	I	P	CP1	CP2	CP3
DG	AGS	01	DGA	DGA	DGA	AAF
			CD	EFG	HI	

27. April 2009

Sehr geehrter Herr Dr. Ruete,

der vom Güterverkehr auf der Schiene ausgehende Lärm entwickelt sich zunehmend zu einem potentiellen Hemmnis für das politisch gewünschte Ziel, den Güterverkehr in größerem Umfang auf die Schiene zu verlagern. Die erheblichen und in der Vergangenheit deutlich gewachsenen Lärmbelastungen der Anlieger insbesondere auf einigen Hauptkorridoren erfordern dringend verstärkte Schutzmaßnahmen, sowohl an der Strecke als auch an den Fahrzeugen.

Das Land Rheinland-Pfalz ist von den negativen Auswirkungen aufgrund der hohen Zugzahlen auf beiden Hauptstrecken entlang des Mittelrheintals (Achse Rotterdam - Genua) und auf der Moselstrecke mit am stärksten betroffen. Zwar wurden im Rahmen eines seit dem Jahr 2000 laufenden Lärmsanierungsprogramms des Bundes bereits erhebliche Investitionen in Lärmschutzwände und -fenster getätigt. Die Proteste der stark belasteten Bevölkerung dauern jedoch wegen der steigenden Zahl an Güterzügen und den Planungen zu einer Stärkung der Güterachse Rotterdam - Genua weiter an. Von den betroffenen Bürgern wird inzwischen auch geltend gemacht, dass die Lärmbelastung den Status des Mittelrheintals als Welterbe gefährden könnte.

Seitens der Bundesregierung werden derzeit zusätzliche Maßnahmen gegen den Schienenlärm angegangen. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das jetzt begonnene Pilotprojekt „Leiser Rhein“ und ein zusätzliches Innovationsprogramm. Damit sollen der Einstieg in die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf



lärmarmer Verbundstoffbremsen, die Entwicklung der kostengünstigen so genannten LL-Bremssohle zur Serienreife, die Erprobung innovativer ortsfester Techniken zur Lärmminderung und die Vorbereitung ordnungsrechtlicher Instrumente, insbesondere zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreises erfolgen.

Letztlich liegt der Schlüssel zu einem raschen und zugleich wettbewerbsverträglichen Vorgehen für deutliche Fortschritte bei der Lärmbekämpfung an Schienenstrecken jedoch auf europäischer Ebene. Die im Jahr 2008 von der EU-Kommission veröffentlichte Mitteilung über Maßnahmen zur Verringerung des Schienenlärms verdient Unterstützung und sollte rasch in konkreten Maßnahmen fortgesetzt werden. Durch eine Initiative des Landes Rheinland-Pfalz ist es im Februar 2009 gelungen, eine kritische Stellungnahme des Ausschusses der Regionen dazu abzuwenden.

Zu den dringlichen Maßnahmen gehört es aus meiner Sicht, die anstehende Aktualisierung der TSI-Noise zu nutzen, um Verbesserungen durch ordnungspolitische Maßnahmen zu erreichen. Die TSI-Noise legt bislang lediglich Grenzwerte für neue Fahrzeuge im Eisenbahngüterverkehr fest. Es wäre im Sinne der Zielsetzung sicherlich sehr hilfreich, wenn Sie es unterstützen könnten, Vorschriften in die TSI-Noise einzufügen, mit denen Lärmgrenzwerte auch für Bestandsfahrzeuge mit einem Zeitplan für deren Umrüstung vorgegeben werden.

Wir vertreten die Auffassung, dass die Regierungen der Mitgliedstaaten berechtigt sind, auf bestimmten hochbelasteten Strecken nur noch lärmarmer Fahrzeuge zuzulassen bzw. die Lärmemission der Züge zu begrenzen (nationale Öffnungsklausel). Um zeitraubende Diskussionen über die Zulässigkeit zu vermeiden, wäre eine Klarstellung hilfreich. Die Entwicklung eines nach den Lärmemissionen gestaffelten Trassenpreissystems gehört aus meiner Sicht bereits heute zu den zulässigen Instrumenten und sollte als Übergangslösung nach Möglichkeit grenzüberschreitend harmonisiert geplant und eingeführt werden, damit keine neuen administrativen Hindernisse für die Trassennutzung aufgebaut werden.

Ich darf Sie herzlich bitten, den Problemen des Güterverkehrslärm auf der Schiene Ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und Ihren Einfluss dahingehend geltend zu



machen, dass seitens der EU-Kommission im Sinne der zuvor skizzierten Lösungsansätze rasche Fortschritte erreicht werden. Zusätzlicher Handlungsdruck entsteht durch die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG - „Umgebungslärmrichtlinie“; da dabei die Öffentlichkeit zu beteiligen ist. Die Lärmaktionspläne sollen in den vom Schienenverkehrslärm betroffenen Städten schädliche Lärmauswirkungen, einschließlich Belästigungen verhindern, oder sie zumindest mindern. Es wird dabei nochmals deutlich, dass effektive Maßnahmen europäisches Handeln erfordern. Insbesondere wäre es jetzt wichtig, die von der deutschen Bundesregierung beantragte Notifizierung des Umrüstprogramms ohne Zeitverzug vorzunehmen. Dies könnte nicht zuletzt auch zahlreiche Arbeitsplätze in der Eisenbahnindustrie sichern. Für Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit bedanke ich mich herzlich.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Hering