

Antonio Tajani
Vice-President of the European Commission

Brüssel 16. März 2009

An Herrn Dr. Stephan Eisel
Mitglied des deutschen Bundestages
Unter den Linden 71
D – 11017 Berlin

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 15. Februar 2009 zum Thema Diesellokomotiven auf elektrifizierten Bahnstrecken. Ich stimme Ihnen zu, dass die Lärm- und Erschütterungsbelastung des Schienenverkehrs auf ein Minimum reduziert werden sollte.

Zu Ihrer Information möchte ich Ihnen zunächst einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen geben, die von der Kommission und dem Eisenbahnsektor während des letzten Jahres getroffen worden sind, um diese Probleme zu verringern:

Heute stellen Güterwagen die wichtigste Quelle für Lärmemission und Erschütterungen des Eisenbahnverkehrs dar. Zu deren Reduzierung nahm die Europäische Kommission im Dezember 2005 sog. Technische Spezifikationen der Interoperabilität für das konventionelle transeuropäische Schienennetz hinsichtlich des Lärms an, der von rollendem Material verursacht wird. Durch diese Entscheidung werden zum ersten Mal Lärmgrenzen für Güterwagen festgelegt, die in der Europäischen Union verwendet werden. Diese Grenzen, die seit dem 23. Juni 2006 für neue modernisierte Güterwagen anzuwenden sind, tragen zur Verringerung der Probleme des Eisenbahnlärms für die Anwohner bei. Neue Güterwagen sind nun mit lärmarmen Bremsblöcken auszurüsten, die den Lärm um ca. 50 % verringern. Für Lokomotiven gelten ebenfalls Lärmgrenzwerte, die u.a. dazu führen, dass neue Diesellokomotiven leiser sind als diejenigen, der Bestandsflotte.

Aufgrund der langen Lebensdauer von Güterwagen wird es leider mehrere Jahre dauern, bevor die globalen Lärmemissionen von Güterzügen deutlich reduziert worden sind. Deshalb sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die die bestehende Flotte betreffen.

Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission im Juli 2008 im Rahmen des so genannten ‚Greening Transport‘ Pakets eine Mitteilung zu Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand angenommen, welche die Einführung von finanziellen Anreizsystemen (insbesondere differenzierte Trassenpreise) für eine Nachrüstung der bestehenden Güterwagenflotte mit lärmarmen Bremsblöcken vorschlägt. Hierzu wird die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG mit dem Ziel rechtsverbindlicher Lärmdifferenzierung der Trassenpreise vorlegen und weitere Maßnahmen ergreifen, um die Aktivitäten einzelner Mitgliedsstaaten zu koordinieren. Die dargestellten Maßnahmen werden innerhalb

der nächsten Jahre dazu führen, dass sich die Lärmemissionen entlang der Hauptachsen des Schienengüterverkehrs in Europa deutlich reduzieren.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch auf das nationale Pilotprojekt ‚Leiser Rhein‘ hinweisen, das u.a. zur Erprobung der oben genannten Maßnahmen dient und bereits kurzfristig die Umrüstung einer signifikanten Zahl von Güterwagen beinhaltet.

Im Hinblick auf Ihre Ausführungen zu Diesellokomotiven auf elektrifizierten Bahnstrecken möchte ich darauf hinweisen, dass diese insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, da es in Europa unterschiedliche Bahn-Stromsysteme gibt. An fast jeder Landesgrenze müssten elektrische Lokomotiven gewechselt werden, mit entsprechenden Verzögerungen und Logistikkosten. Um aber im Vergleich zum LKW konkurrenzfähig sein zu können, setzen gerade die international tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen Diesellokomotiven ein. Ein Verbot des Einsatzes von Diesellokomotiven auf elektrifizierten Bahnstrecken hätte im Güterverkehr erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße zur Folge, was sehr wahrscheinlich zu einer zusätzlichen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße führen würde. Solche Verbote stünden daher nicht nur im Widerspruch zur europäischen Klimaschutz- und Verkehrspolitik, sondern auch zum Zugangsrecht für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Bahninfrastruktur.

Da aber in den vergangenen Jahren mehrere Hersteller so genannte Mehrstromlokomotiven auf den Markt gebracht haben, die bei akzeptablen Mehrkosten grenzüberschreitend eingesetzt werden können, hoffe ich, dass diese mittelfristig zu einem Rückgang des Einsatzes von Diesellokomotiven auf elektrifizierten Bahnstrecken führen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Antonio Tajani