

VIOLETA BULC
Member of the European Commission

Brüssel, den 12. Juni 2015
evD(2015)2482217

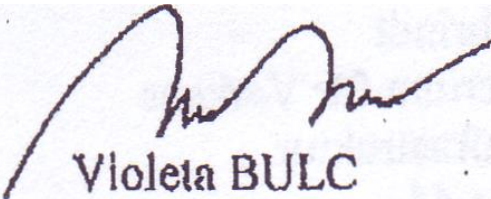
Herrn
Alexander Dobrindt
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Sehr geehrter Herr Minister,
vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29. April 2015, in dem Sie das wichtige Thema Lärmschutz im Schienenverkehr ansprechen.
Die Kommission anerkennt die Bemühungen Deutschlands um eine Lärmreduzierung im Schienenverkehr, welche vielfach völlig neuartig innerhalb der EU sind. Ich bin auch erfreut über Ihre Unterstützung für die bevorstehende Mitteilung der Kommission, die eine umfassende Strategie für die EU für die kommenden Jahre und einige Begleitmaßnahmen vorschlagen wird. Ich möchte, dass die Anwendung der in der TSI Noise verankerten Grenzwerte für alle Güterwagen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr innerhalb der EU ab 2022 eine dieser Begleitmaßnahmen ist. In diesem Zusammenhang möchte ich betonen, dass, auch wenn nationale Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenverkehrslärms grundsätzlich unterstützt werden, diese kein Hindernis für den Binnenmarkt oder die Eisenbahninteroperabilität darstellen sollen. Deshalb sollte das angesprochene deutsche „Verbot“ lauter Waggons nicht einseitig ab 2020 angewendet werden, sondern vielmehr mit der breiteren gesamteuropäischen Lösung, die nach 2021 umgesetzt sein sollte, in Einklang gebracht werden.

Betreffend die finanzielle Unterstützung der Umrüstung von Güterwagen mit lärmreduzierenden Bremssohlen, möchte ich Ihnen mitteilen, dass es ist in der Tat meine Absicht ist, einen entsprechenden Abschnitt in die Mitteilung der Kommission aufzunehmen. Aus meiner Sicht könnten nationalen Beihilfen für die Umrüstung, welche auf 50 % der Differenz zwischen den Investitionskosten in leise Bremsen und herkömmliche Bremsen beschränkt ist, durch eine zusätzliche 20 % Erstattung aus der Connecting Europe Facility ergänzt werden – unter der Voraussetzung, dass die kombinierten Mittel die Finanzierungslücke (erwartete Kosten abzüglich erwarteter Einnahmen) der Investitionen in die lärmreduzierenden Bremssohlen nicht überschreiten. Es ist hingegen nicht sicher, ob es möglich wäre, den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFISI) ebenfalls zu diesem Zweck zu nutzen. Andererseits schließe ich nicht aus, dass eine ähnliche Idee – ein Abwrackschema für Waggons, um einen Teil der Kosten, die im Zusammenhang mit dem Austausch alter und lauter Wagen durch neue, TSI Lärm-konforme Waggons zu erstatten – im Rahmen des EFISI in Betracht gezogen werden könnte.

Schließlich möchte ich meine Hoffnung zum Ausdruck bringen, dass dank gemeinsamer Anstrengungen der Mitgliedstaaten und der Kommission, Schienenlärm bereits in wenigen Jahren nicht länger eine erhebliche Beeinträchtigung für die europäischen Bürger darstellt. Sicherlich ist Deutschland maßgeblich, damit diese Hoffnung sich bewahrheitet.

Mit freundlichen Grüßen



Violeta BULC