

**27.05.13****Empfehlungen  
der Ausschüsse**EU - G - U - V<sub>k</sub>zu **Punkt ...** der 910. Sitzung des Bundesrates am 7. Juni 2013

---

Entschließung 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  
- Antrag des Landes Hessen -

**A**

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und  
der Verkehrsausschuss

empfehlen dem Bundesrat, die Entschließung nach Maßgabe folgender Änderungen  
zu fassen:

1. Zu Nummer 2 Satz 5

Nummer 2 Satz 5 ist wie folgt zu fassen:

"Der Verweis in der fachlichen Diskussion zur Revision der TSI-Lärm auf fehlende nationale Grenzwerte für Bestandswagen kann nicht dahingehend ausgelegt werden, dass es keinen Harmonisierungsbedarf gäbe, und ist kein Argument dafür, auf Festlegungen in der TSI-Lärm oder in Vereinbarungen der Kommission mit dem Bahnsektor oder der Industrie zu verzichten."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Klarstellung des Gewollten.

## 2. Zu Nummer 4

Der Nummer 4 ist folgender Satz 4 anzufügen:

"Unabhängig hiervon bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass auch innerhalb der EU ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt wird. In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung gebeten darauf hinzuwirken, dass ein europaweites Trassenpreissystem so gestaltet wird, dass es dauerhafte Anreize für die Entwicklung und die Beschaffung lärmarmen Schienenfahrzeuge setzt. Außerdem sollen die günstigeren Trassenpreise für alle leisen Wagen - neue und umgerüstete - gelten."

### Folgeänderung:

Der Begründung zu Nummer 4 und 5 ist folgender Absatz anzufügen:

"Wegen des internationalen Charakters des Schienengüterverkehrs ist die nationale Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems wenig effektiv. Vielmehr wird die Anreizwirkung lärmabhängiger Trassenpreise erhöht, wenn sie auf allen Strecken gelten, die von europäischen Schienengüterwagen befahren werden. Es ist deshalb wichtig, dass lärmabhängige Trassenpreise in Europa verbindlich eingeführt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass das Trassenpreissystem so gestaltet wird, dass es dauerhafte Anreize sowohl für die Entwicklung als auch für die Beschaffung lärmarmen Schienenfahrzeuge setzt; darüber hinaus soll es auch neue Wagen, die noch leiser als umgerüstete Wagen sind, umfassen."

### Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Zwar hatte die Kommission im Rahmen der Revision der Richtlinien zum ersten Eisenbahnpaket im September 2010 die europaweite verbindliche Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vorgeschlagen. In der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist nunmehr lediglich festgelegt, dass die Kommission, gestützt auf die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, der Regulierungsstellen und der zuständigen Behörden und in Anerkennung bestehender Regelungen, Durchführungsmaßnahmen erlässt.

**B**

3. Der Gesundheitsausschuss und  
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit  
empfehlen dem Bundesrat, die EntschlieÙung zu fassen.