



Bozen, 14.8.2019

An den Präsidenten
des Südtiroler Landtages
Bozen

BESCHLUSSANTRAG

Nr. 148/19

Lärmarme Eisenbahnwaggons: rasche Umsetzung des europäischen Fahrplans

Zehn Prozent der europäischen Bevölkerung sind einer erheblichen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ausgesetzt, die vor allem auf den Güterverkehr zurückzuführen ist. Davon betroffen sind insbesondere Menschen, die in der Nähe von Bahnstrecken leben.

Auch in Südtirol zählt der durch den Bahnverkehr verursachte Lärm entlang der gesamten Brennerachse, vor allem aber in dicht besiedelten Wohngebieten, zu den Hauptursachen für Gesundheitsschäden. Die Lärmmessungen entlang der Strecke Salurn - Brenner zeigen beträchtliche Überschreitungen der Grenzwerte besonders in den Nachtstunden, da nachts mehr Güterzüge verkehren, die zudem geräuschintensiver als Personenzüge sind.

Bisher hat sich der italienische Schienennetzbetreiber RFI auf die Errichtung von Lärmschutzwänden konzentriert. Über ein Vereinbarungsprotokoll zwischen Land und Schienennetzbetreiber RFI wurden Lärmschutzwände in einigen begrenzten Abschnitten der Bahnlinie finanziert und errichtet.

Mit der Anbringung dieser Wände wird das Geräusch aber nicht an der Hauptquelle, d. h. am Rad-Schiene-Kontakt und am Bremssystem, bekämpft. Mittlerweile weiß man, dass sich Lärm am kosteneffizientesten an der Quelle – sprich da, wo der Lärm entsteht – verringern lässt. So kann der Lärm durch den Austausch von Gusseisen-

Bolzano, 14/8/2019

Al presidente
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Bolzano

MOZIONE

N. 148/19

Carri ferroviari silenziosi: attuare rapidamente il piano europeo

Il 10% della popolazione europea è esposto a un significativo inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario, in particolare quello merci. Il rumore colpisce soprattutto le persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie.

Anche in Alto Adige-Südtirol, lungo tutto l'asse del Brennero, il rumore causato dal traffico ferroviario rappresenta uno dei principali danni per la salute soprattutto nelle zone densamente abitate. Le misurazioni del rumore lungo il tratto Salorno – Brennero evidenziano notevoli superamenti dei valori limite, soprattutto nelle ore notturne, poiché di notte viaggia un maggior numero di treni merci, che sono più rumorosi dei treni passeggeri.

Finora RFI, responsabile italiana della rete ferroviaria, ha concentrato i suoi interventi nella costruzione di barriere antirumore. Con un protocollo di intesa Provincia-RFI sono state finanziate e realizzate barriere antirumore in alcuni tratti limitati della linea ferroviaria.

Tuttavia, con le barriere non viene affrontata la sorgente principale del rumore, che è causato dal contratto ruota-rotaia e dal sistema frenante. È ormai assodato che la riduzione del rumore presenta il miglior rapporto costi-benefici quando è realizzata alla fonte, ovvero laddove il rumore è prodotto. Per esempio, la sostituzione dei freni a

Bremssohlen durch Verbundstoffbremssohlen um bis zu 10 dB vermindert werden.

Demnach ist es von grundlegender Bedeutung, eine Nachrüstung der Wagen mit geräuscharmer Technik voranzutreiben.

Der gravierende Nachholbedarf Italiens bei der Schaffung einer geräuscharmen Güterwagenflotte wird bald nicht nur der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, sondern auch unserer Volkswirtschaft schaden. Am 20. Juli 2017 verabschiedete der Deutsche Bundestag ein Gesetz zum Schutz vor Bahnlärm (Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 - BGBl. I S. 2804). Artikel 3 dieses am 29. Juli 2017 in Kraft getretenen Gesetzes sieht vor, dass ab dem 13. Dezember 2020 auf dem deutschen Schienennetz keine Güterwagen mehr verkehren dürfen, die über keinen Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen gemäß Verordnung der Europäischen Kommission Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zahlreicher weiterer EU-Bestimmungen verfügen (*Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU – Amtsblatt der Europäischen Union L 356 vom 12. Dezember 2014, S. 421 – oder des Beschlusses der Kommission 2011/229/EU vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems – Amtsblatt der Europäischen Union L 99 vom 13. April 2011, S. 1*).

Die geografische Lage Deutschlands macht eine Umrüstung der über den Brenner verkehrenden Eisenbahngüterwagen unumgänglich, da fast alle Destinationen in Deutschland liegen oder nur über Deutschland zu erreichen sind. Ohne diese Zertifizierung könnte der Schienengüterverkehr über den Brenner Richtung Deutschland ab Dezember 2020 stark eingeschränkt werden, was auch das Ziel der Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene weitgehend zunichte machen würde.

Südtirol kann in dieser Situation nicht länger tatenlos zuschauen. Zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung und zur Förderung einer nachhaltigen Wirtschaft muss das Land Maßnahmen ergreifen, um Italien zur Schaffung

ceppi in ghisa con freni a ceppi costituiti da materiali compositi può consentire riduzioni del rumore fino a 10 dB.

Per questo motivo è fondamentale incoraggiare e favorire l'ammodernamento dei carri ferroviari con tecnologie a bassa rumorosità.

Ma oltre alla salute, presto anche l'economia verrà danneggiata dal grave ritardo accumulato dall'Italia nel creare una flotta di carri ferroviari a ridotto impatto acustico. Infatti, il Parlamento della Germania ha promulgato il 20 luglio 2017 una legge per la protezione da rumore provocato da ferrovie (Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 - BGBl. I S. 2804). Detta legge è entrata in vigore il 29 luglio 2017 e all'articolo 3 prevede che dal giorno 13 dicembre 2020 sulla rete ferroviaria nel territorio tedesco non possono circolare carri ferroviari merci che non dispongono di una certificazione di corrispondenza al Regolamento (UE) Nr. 1304/2014 della Commissione del 26 novembre 2014 riguardo le specifiche tecniche per l'interoperabilità del settore "mezzi di trasporto-rumore" e a numerose altre normative europee (*modifica della decisione 2008/232/EG e sospensione della delibera 2011/229/EU - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 356 del 12.12.2014, pag. 421 – o della delibera 2011/229/EU della Commissione del 4 aprile 2011 riguardo le specifiche tecniche per l'interoperabilità del settore "mezzi di trasporto-rumore" del sistema ferroviario convenzionale transeuropeo - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 99 del 13 aprile 2011, pag. 1*).

La posizione geografica della Germania rende necessario un adeguamento dei carri ferroviari merci che transitano al valico del Brennero in quanto la quasi totalità delle destinazioni si trova in Germania o deve transitare attraverso la Germania per raggiungerla. Senza questa certificazione, dal dicembre 2020 il traffico merci su rotaia attraverso il Brennero verso la Germania potrebbe subire gravi restrizioni, vanificando in gran parte anche l'obiettivo del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

La Provincia di Bolzano non può restare spettatrice di questa situazione. Per tutelare l'ambiente e la salute delle popolazioni e per incentivare una economia sostenibile la Provincia deve attivarsi per spingere l'Italia a creare una flotta di carri fer-

einer umweltverträglichen Eisenbahnwagenflotte zu bewegen, zumal die EU Lösungen und Geldmittel zu diesem Zweck zur Verfügung stellt.

Im Juni 2015 trat nämlich die *Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen in Kraft*.

In dieser Verordnung werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Anreize für Eisenbahnunternehmen zu schaffen, damit sie geräuscharmes Rollmaterial verwenden oder bereits verkehrende Wagen nachrüsten und somit zur Lärminderung beitragen. Für diejenigen Unternehmen, die hingegen weiterhin geräuschintensive Wagen oder Züge einsetzen, sollen Benachteiligungen vorgesehen werden. In der Verordnung werden sowohl die Kriterien als auch die Benachteiligungen und Anreize genau festgelegt. Im Wesentlichen handelt es sich um ein „Bonus-Malus-System“: Für Unternehmen, die geräuschintensive Züge einsetzen, ist ein erhöhter Tarif vorgesehen, wobei der entsprechende Erlös dazu verwendet wird, um Anreize zur Nachrüstung der Züge zu schaffen und Unternehmen für den Einsatz geräuscharmer Züge zu belohnen. Die Tarifierhöhungen für geräuschintensive Züge richten sich nach der „Schutzwürdigkeit der Streckenabschnitte“ (zum Beispiel Eisenbahnabschnitte in Bergtälern) sowie nach der Bevölkerungsdichte in den betroffenen Gebieten. Dabei gelten der Grundsatz der Kostenwahrheit und das Verursacherprinzip.

Dieses System eignet sich besonders gut für die Brenner-Eisenbahnlinie sowohl in ihrer derzeitigen als auch und vor allem in ihrer zukünftigen Beschaffenheit, d. h. im Hinblick auf einen Anstieg des Güterverkehrs durch die Umsetzung des Projekts zum Ausbau der Eisenbahnkapazität.

Im Zusammenhang mit dieser Verordnung steht unter anderem auch die *EU-Verordnung Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“*, welche die Schaffung eines Fonds zur Nachrüstung von Eisenbahnwagen vorsieht. Mit Mitteln aus diesem Fonds hat Deutschland bereits die Hälfte seiner in Betrieb befindlichen Waggons saniert. Es ist daher naheliegend, dass Deutschland aufgrund dieses Umstandes ab 2020 keine Eisenbahnwaggons mehr durch sein Gebiet durchfahren lassen wird, die nicht den Anforderungen an eine geringe Lärmbelastung entspre-

roviari a basso impatto ambientale. Strumenti e finanziamenti ci sono e li mette a disposizione l'Europa.

Dal giugno 2015 è infatti in vigore il *“Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici”*.

Tale Regolamento invita gli stati membri ad adottare un sistema di incentivi per le imprese ferroviarie che utilizzano carri silenziosi, o ammodernano carri già in uso per ridurre la rumorosità, e un sistema di penalizzazioni per le imprese che invece utilizzano carri o treni a rumorosità elevata. Il Regolamento definisce precisamente criteri e entità sia delle penalizzazioni che degli incentivi: in sostanza, si tratta di un sistema di “bonus-malus” che aumenta i pedaggi per l'uso delle reti ferroviarie alle imprese che usano treni rumorosi e utilizza il ricavato per incentivare l'ammodernamento del parco ferroviario e per premiare le imprese che usano treni silenziosi. Le maggiorazioni tariffarie per i treni rumorosi possono essere commisurate alla *“sensibilità delle tratte”* (per esempio tratte ferroviarie in valli di montagna) e densità della popolazione dei territori interessati. Il tutto secondo il principio della verità dei costi e del “chi inquina paga”.

Questo sistema è molto adatto alle caratteristiche della linea ferroviaria del Brennero, sia nelle condizioni attuali, sia soprattutto in vista dell'aumento dei transiti merci con la realizzazione del progetto di potenziamento delle capacità della ferrovia.

A questo “Regolamento”, tra l'altro, è connesso anche il *“Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa” (CEF: Connecting Europe Facilities)*, che istituisce un fondo per finanziare la modernizzazione di vagoni ferroviari. Attingendo a questo fondo la Germania ha già risanato metà dei suoi vagoni circolanti e non è un caso che, forte di questa situazione, proprio la Germania dal 2020 non farà più transitare carri ferroviari che non corrispondono a caratteristiche di basso impatto acustico.

chen.

Unseres Wissens hatte Trenitalia, die derzeit an die 15.000 Waggon im Einsatz hat, bis vor kurzem noch nicht einmal einen Finanzierungsantrag gestellt und sie hat sich bis heute nicht ausreichend in diese Richtung eingesetzt.

Aus all diesen Gründen,

**verpflichtet der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,
folgende Maßnahmen zu treffen:**

1. Als vorrangiges Ziel für das Land Südtirol wird die Verringerung des Eisenbahnlärms durch Nachrüstung und Modernisierung des Rollmaterials, das entlang der Brennerachse und anderer Abschnitte in unserem Landesgebiet zum Einsatz kommt, festgelegt.
2. Insbesondere soll sich die Landesregierung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und bei allen Stellen, in denen das Land vertreten ist, dafür einsetzen, dass
 - a) **der italienische Staat und die italienische Regierung** sich nach Kräften dafür verwenden, die Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen rasch umzusetzen und somit auch in Italien Anreize für Eisenbahnunternehmen zum Einsatz geräuscharmer Wagen und Züge – auch durch Nachrüstung des bestehenden Fuhrparks – zu schaffen sowie Benachteiligungen für diejenigen Unternehmen vorzusehen, die hingegen geräuschintensive Wagen verwenden;
 - b) **RFI** als Netzbetreiber die genannte Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 anwendet und somit auch in Italien das System der Anreize und Benachteiligungen im Zusammenhang mit Eisenbahnlärm umsetzt. Wenn nötig sollen dafür Abkommen und Vereinbarungen mit den autonomen Regionen und Provinzen abgeschlossen werden, insbesondere mit der Autonomen Provinz Bozen und der Region Trentino-Südtirol;
 - c) **Trenitalia** als größtes italienisches Bahnunternehmen mit öffentlicher Beteiligung (80 % der im Einsatz befindlichen Waggon) Lärmschutzmaßnahmen für das eigene Rollmaterial einführt und dafür auch die in der EU-

Risulta invece che fino a poco tempo fa Trenitalia, che ha 15.000 vagoni circolanti, non avesse neppure fatto domanda e a tutt'oggi non risulta sufficientemente impegnata in questa direzione.

Tutto ciò considerato,

**il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
impegna la Giunta provinciale:**

- 1) ad assumere come obiettivo fondamentale della Provincia la lotta al rumore da traffico ferroviario attraverso la modernizzazione e il risanamento dei vagoni che transitano lungo l'asse ferroviario del Brennero e delle altre tratte che attraversano il nostro territorio;
- 2) in particolare a intervenire con tutti i mezzi a propria disposizione e in tutte le sedi in cui la Provincia è presente:
 - a) **affinché lo Stato e il Governo italiano** si impegnino al massimo per attuare rapidamente il "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici", introducendo anche sul territorio della Penisola il sistema di incentivazione per le imprese ferroviarie che utilizzano carri e treni a bassa rumorosità, anche ammodernando la flotta esistente, e di penalizzazione delle imprese che invece utilizzano ancora carri a rumorosità elevata;
 - b) **affinché RFI**, come gestore della rete, applichi quanto previsto dal citato "Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015", implementando anche in Italia il sistema di incentivazione e penalizzazione contro il rumore ferroviario, stipulando se necessario intese e convenzioni con le Regioni e le Province autonome, in particolare la Provincia di Bolzano e la Regione Trentino Alto-Adige Südtirol;
 - c) **affinché Trenitalia**, come maggiore impresa a partecipazione pubblica del trasporto ferroviario in Italia (80% dei vagoni circolanti) avvii un programma di risanamento acustico della propria flotta di vagoni ferroviari, attin-

Verordnung Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ vorgesehenen Finanzierungsmöglichkeiten in Anspruch nimmt;

- d) **die Staat-Regionen-Konferenz mit den autonomen Provinzen** bei der Regierung sowie bei RFI und Trenitalia interveniert, damit alle Akteure im Rahmen der eigenen Zuständigkeiten die Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 und die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ umsetzen;
- e) die Eisenbahnunternehmen **Rail Traction Company Spa (RTC)** und **Brennero Trasporto Rotaia Spa (STR)**, beide Tochtergesellschaften der Brennerautobahn AG, jeweils im Rahmen ihrer Aufgaben und Programme nach Kräften dazu beitragen, dass sie selbst und ihre Partner und Kunden die Bestimmungen der Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2015/429 vom 13. März 2015 und der EU-Verordnung Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ einhalten.

gendo anche ai finanziamenti previsti dal “Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa”;

- d) **affinché la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome** si faccia parte attiva presso il Governo, RFI e Trenitalia, per ottenere che ciascuno per le proprie competenze diano attuazione a quanto previsto dal “Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015” e dal “Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa”;
- e) **affinché Rail Traction Company Spa (RTC) e Brennero Trasporto Rotaia Spa (STR)**, società controllate da Autobrennero Spa che operano nel settore ferroviario, ciascuna per le proprie funzioni e nei propri programmi, contribuiscano col massimo impegno a rispettare loro stesse e perché sia rispettato dai propri partner e clienti quanto previsto dal “Regolamento di esecuzione UE 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015” e dal “Regolamento UE n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa”.

gez. Landtagsabgeordnete
Brigitte Foppa
Riccardo Dello Sbarba
Hanspeter Staffler

f.to consiglieri provinciali
Brigitte Foppa
Riccardo Dello Sbarba
Hanspeter Staffler