

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter,
Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1855 –**

Maßnahmen der Bundesregierung zur Beschränkung von Schienenlärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele aller bisherigen wie auch dieser Bundesregierung ist die Verlagerung transportierter Güter von der Straße auf die Schiene. Untersuchungen des Umweltbundesamtes zufolge fühlen sich drei Viertel der Bevölkerung von Verkehrslärm beeinträchtigt, viele davon auch durch Schienenverkehrslärm. Durch Schienenverkehrslärm fühlen sich demnach 20 Prozent der Bevölkerung „mittelmäßig“ bis „sehr stark“ gestört. Wie die aktuelle Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zeigt, ist die Lärmbelastung an viel befahrenen Bahnstrecken inzwischen so hoch, dass sie nicht nur zu erheblichen Belästigungen, sondern auch zu Gesundheitsgefährdungen der Anwohner führt. Der nach wie vor nicht ausreichende Lärmschutz erschwert den Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur.

1. Wie viele Kilometer des von der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit 3 400 km als sanierungsbedürftig angegebenen Streckennetzes
 - a) wurden seit 1999 lärmsaniert,
 - b) sind noch zu sanieren?

Zu Buchstabe a

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG wurden seit 1999 an etwa 800 Kilometern des Streckennetzes Lärmsanierungsmaßnahmen abgeschlossen.

Zu Buchstabe b

Derzeit sind noch etwa 2 600 Kilometer des Streckennetzes lärmtechnisch zu sanieren.

2. Hält die Bundesregierung diese Angaben der DB AG angesichts der Verkehrsprognosen bis 2020 noch für aktuell?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, welche Konsequenzen wird das konkret haben?

Die vorgenannten Angaben zur Sanierungsbedürftigkeit des Streckennetzes sind aus Sicht der Bundesregierung zutreffend. Im Jahr 2010 ist eine Überprüfung und Aktualisierung der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen vorgesehen.

3. Wie hoch waren bisher die seit 1999 zur Lärmsanierung im Streckennetz der DB AG aufgewendeten Kosten
 - a) aus Mitteln des Bundes,
 - b) aus Mitteln der DB AG?

Zu Buchstabe a

Von 1999 bis Mai 2010 wurden zur Lärmsanierung im Streckennetz etwa 482 Mio. Euro aus Bundesmitteln eingesetzt.

Zu Buchstabe b

Bis Mai 2010 wurden etwa 86 Mio. Euro aus Mitteln der DB AG für die Lärmsanierung eingesetzt.

4. Warum wurde das Schienenlärmsanierungsprogramm auf Eisenbahnen des Bundes beschränkt, treten in Netzabschnitten privater Betreiber keine Lärmprobleme auf?

Die DB AG führt das Lärmsanierungsprogramm im Auftrag der Bundesregierung durch, da sie über die erforderlichen Kompetenzen und Kapazitäten verfügt. Erstattungen und Verrechnungen von Lärmschutzmaßnahmen, die Kommunen oder private Betreiber durchführen, sind möglich.

5. Wie viele Streckenkilometer wären unter Einbeziehung der Erkenntnisse der aktuellen Lärmkarten des EBA gemäß der Schwellenwerte der Förderrichtlinie des Bundes zur Lärmsanierung im Schienenbereich bundesweit noch zu sanieren?
6. Wodurch erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, dass einige von der DB Netz AG in Hannover vor wenigen Jahren im Zuge des o. g. Förderprogramms lärmsanierten Streckenabschnitte – beispielsweise der Güterumgehung Hannover und Hannover/Brehmstraße – gemäß aktueller Lärmkarten des EBA gemäß der hier maßgeblichen Förderrichtlinie des Bundes bereits erneut sanierungsbedürftig sind?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus den Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes lässt sich der Lärmsanierungsbedarf nach der Förderrichtlinie des Bundes zur Lärmsanierung an Schienenwegen nicht unmittelbar ableiten. Dies begründet sich in der Verwendung von unterschiedlichen Berechnungsmethoden zur Ermittlung des Schienenverkehrslärms. Die vom Eisenbahn-Bundesamt erstellten Lärmkarten sind mittels der für die Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie maßgeben-

den Berechnungsvorschrift „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen“ vom Mai 2006 erstellt worden, während die Berechnungen für das Lärmsanierungsprogramm nach der Rechenvorschrift Schall 03 erfolgten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Hält die Bundesregierung in diesen Fällen die von der DB Netz AG durchgeführte Lärmsanierung für ausreichend bzw. für effektiv?
8. Was wird die Bundesregierung in den beiden vorgenannten Fällen zur Verbesserung des Lärmschutzes unternehmen?
9. Was wird die Bundesregierung konkret veranlassen, dass sich mögliche Missstände bei Lärmsanierungsmaßnahmen nicht wiederholen?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält die von der DB AG durchgeführte Lärmsanierung für wirksam und effektiv, allerdings ist eine vollständige Reduzierung der Schienenverkehrsgeräusche nicht möglich. Die angestrebten Grenzwerte wurden durch die Lärmsanierungsmaßnahmen erreicht. Die ordnungsgemäße Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen wird vom Eisenbahn-Bundesamt kontrolliert.

10. Wie viele Streckenkilometer wären unter Wegfall des bisher abgezogenen Schienenbonus von 5 dB(A) bundesweit zusätzlich noch zu sanieren?

Bei einer Absenkung um 5 dB(A) wären nach vorläufiger Schätzung weitere 1 200 Kilometer zu sanieren.

11. Hält die Bundesregierung eine ausreichende Gesundheitsvorsorge der betroffenen Bevölkerung bei den bisher in der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung unter Abzug des Schienenbonus von 5 dB(A) zugrunde gelegten Schwellenwerten von 70/60 dB(A) tags/nachts für ausreichend?

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) strebt bis zum Jahr 2020 eine Minderung der Belästigung durch Schienenverkehrslärm an den Lärmbrennpunkten um 50 Prozent an. Dazu enthält das Paket ein Bündel weiterer Maßnahmen, darunter die Senkung der Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge, die Lärmsanierung bestehender Strecken, das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“, das Projekt „Erprobung innovativer Maßnahmen am Gleis“ sowie die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise. Auf die Antwort zu Frage 16 wird ergänzend verwiesen.

12. Inwieweit ist der Bundesregierung die im Auftrag des Regionalverbands Südlicher Oberrhein vom Universitätsklinikum Freiburg erstellte Studie „Macht Schienenlärm krank?“ über die gesundheitlichen Folgen von Schienenlärm, in der 119 empirische Forschungsarbeiten zu dieser Fragestellung zusammengetragen und ausgewertet wurden, bekannt, und inwieweit kann die Bundesregierung der Studie hinsichtlich der Einschätzung des Schienenbonus, dass die Rechtfertigung für diesen Bonus auf alten Daten beruhe, nur subjektive Störungen berücksichtige, ein gesundheitliches Risiko vor allem durch eine regelmäßige Störung des Schlafes

entstehe und dieses Risiko durch den Schienenbonus sowie das Fehlen eines Grenzwertes für Spitzenpegel erhöht werde, zustimmen?

Die genannte Studie ist der Bundesregierung inhaltlich bekannt. Zu den von der Bundesregierung angestrebten Lärminderungsmaßnahmen im Schienenverkehr wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Inwieweit strebt die Bundesregierung die Einführung eines Grenzwertes für einen Spitzenpegel an?

Der Mittelungspegel hängt von der Lautstärke, Dauer und Häufigkeit der jeweiligen typischen Vorbeifahrtereignisse ab. Damit sind die bezüglich der Mittelungspegel zu ergreifenden Schutzmaßnahmen auch wesentlich zur Lärminderung der zu Grunde liegenden Vorbeifahrtereignisse. Insofern sind die auf Mittelungspegel bezogenen Lärmschutzanforderungen grundsätzlich so festgesetzt worden, dass sie die Lärmsituation berücksichtigen. Bei der Inbetriebnahme neuer Eisenbahnfahrzeuge ist die technische Spezifikation für die Interoperabilität im Teilsystem Fahrzeuge/Lärm zu beachten, die das Vorbeifahrtgeräusch begrenzt. Wegen der potenziellen Störwirkungen einzelner Zugvorbeifahrten sollen ergänzende Spitzenpegelkriterien weiter geprüft werden.

14. Inwieweit beziehen sich die Aussagen zur schrittweisen Absenkung bzw. Abschaffung des Schienenbonus im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP auf Projekte, bei denen das Planfeststellungsverfahren schon eingeleitet oder sogar schon abgeschlossen wurde?

Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärmcharakteristik, der konkreten schutzbedürftigen Situationen und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Eine eindeutige Aussage zur Terminierung der vollständigen Abschaffung des Schienenbonus kann zur Zeit nicht getroffen werden.

15. Wurden von der Bundesregierung bisher Studien/Forschungsvorhaben zu den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit bzw. den gesundheitlichen Belastungen durch den Schienenlärm in Auftrag gegeben?
- a) Wenn ja, wann, welche, und mit welchem Ergebnis?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat im Oktober 2006 das Vorhaben Deufrako – Noise Effects (Wirkungsorientierte Bewertung unterschiedlicher Verkehrslärmarten und deren zeitlicher Struktur. Kognitive Leistung, Befinden und Schlafverhalten) ausgelöst. Das Projekt zielt darauf ab, die Lästigkeit zeitlicher Strukturen des Schienenverkehrslärms und deren Wirkung auf das Schlafverhalten und die kognitive Leistung darzustellen und mit den Wirkungen des Straßen- und des Luftverkehrslärms zu vergleichen. Die Einbeziehung des Fluglärms erfolgt im Rahmen einer Metastudie beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Federführend ist das Institut für Arbeitsphysiologie an der Universität Dortmund, Partner sind das DLR-Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin, die Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt, die Deutsche Bahn AG, das Centre d'Etudes de Physiologie Appliquée du Centre Nationale de la Recherche Scientifique, das Laboratoire Mobilités Réseaux Territoires et Environnements de

L'Université de Cergy Pontoise sowie die Société Nationale des Chemins de Fer. Mit dem Abschlussbericht wird im Oktober 2010 gerechnet.

16. Wie beurteilt sie angesichts dessen die in den „Night Noise Guidelines“ der Weltgesundheitsorganisation in Übereinstimmung mit Studien des Umweltbundesamtes gemachten Empfehlungen, wonach bereits oberhalb einer durchschnittlichen Lärmexposition von 55 dB(A) von einer gesundheitlichen Gefährdung der hiervon betroffenen Bevölkerung auszugehen ist?

Ein wirksamer Verkehrslärmschutz ist ein zentrales Ziel der Bundesregierung. Beim Neu- und Ausbau von Verkehrswegen gelten bereits heute die anspruchsvollen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung. Bei der – auf haushaltsrechtlichen Vorschriften basierenden – Lärmsanierung sind niedrigere Auslösewerte in diesem Jahr bereits wirksam geworden (Senkung um 3 dB(A) an Bundesfernstraßen) bzw. befinden sich in Vorbereitung (Abbau des Schienenbonus). Zunächst werden diese Änderungen umzusetzen sein. Zu einem späteren Zeitpunkt wird dann zu entscheiden sein, ob und inwieweit eine weitere Senkung der Auslösewerte sinnvoll und – unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel – machbar ist.

17. Wird die Bundesregierung ordnungsrechtliche Konsequenzen hieraus ziehen?
- a) Wenn ja, welche konkret?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung steht ordnungspolitischen Instrumenten für einen besseren Lärmschutz grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Wie von der Europäischen Kommission empfohlen, sollen aber zunächst die Umrüstung vorhandener Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen sowie die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vorangetrieben und dann geprüft werden, ob und inwieweit Lärmkontingente oder vergleichbare Instrumente in Deutschland zur dauerhaften Begrenzung der Lärmbelastung beitragen können.

18. Welche Finanzmittel der im Bundeshaushalt eingestellten Gelder wurden seit Auflegung des Lärmsanierungsprogramms Schiene seit 1999 jeweils (jahresbezogene Angaben erbeten) abgerufen (verwendet), und wie viel nicht (jahresbezogene Angaben erbeten)?

Von 1999 bis 2009 wurden im Lärmsanierungsprogramm Schiene die folgenden Beträge eingestellt und abgerufen:

Jahr	Soll (T€)	Ist (T€)
1999	51 129	694
2000	51 129	7 158
2001	51 129	19 422
2002	51 130	41 150
2003	51 130	56 130
2004	50 930	52 244
2005	50 980	50 980

Jahr	Soll (T€)	Ist (T€)
2006	75 930	39 800
2007	100 000	52 959
2008	100 000	73 609
2009	100 000	80 492

19. Woraus resultieren die bisherigen Minderausgaben konkret?

Die eingestellten Mittel konnten mit steigender Tendenz abgerufen werden. Manche Projekte konnten jedoch wegen der erforderlichen Planungsvorläufe im jeweiligen Haushaltsjahr nicht abgeschlossen werden, so dass die Mittel nicht mehr in diesem Haushaltsjahr abfließen konnten. In anderen Fällen war das erforderliche Planungsrecht nicht verfügbar.

20. Bis wann können betroffene Bahnanwohner mit einer bundesweiten Sanierung der bisher ermittelten und im Internet veröffentlichten Streckenabschnitte rechnen?

Für die Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Strecken der Eisenbahnen des Bundes sind im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jährlich 100 Mio. Euro eingestellt, mit denen die Realisierung der Maßnahmen kontinuierlich fortgesetzt wird. Die Umsetzung der Maßnahmen wird entsprechend der im Gesamtkonzept ausgewiesenen Priorisierung zeitlich von den jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln bestimmt.

21. Was gedenkt die Bundesregierung zur Effektivierung und Beschleunigung des bisherigen Lärmsanierungsprogramms im Schienennetz konkret zu tun?

Zur Beschleunigung des Lärmsanierungsprogramms wurden die Haushaltsmittel von 50 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2006 auf 100 Mio. Euro erhöht. Der Koalitionsvertrag sieht eine Fortführung dieses Ansatzes vor. Zusätzlich stehen aus dem Konjunkturpaket II von 2009 bis 2011 weitere 100 Mio. Euro für innovative Techniken bereit.

22. Wie viele Güterwaggons mit veralteter Graugussklotz-Bremstechnik sind bei welchen deutschen Bahnunternehmen jeweils noch vorhanden (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?

Die Bundesregierung verfügt dazu über keine eigenen statistischen Angaben. Nach Kenntnis der Bundesregierung geht der Bahnsektor insgesamt von etwa 150 000 Wagen aus. Allein die DB Schenker Rail Deutschland AG macht einen Anteil von rd. 80 000 Güterwagen aus, die für eine Umrüstung in Betracht kämen.

23. Wie viele Güterwaggons mit Verbundkunststoff-Bremstechnik (K- oder L-Sohle) sind bei welchen deutschen Bahnunternehmen heute jeweils vorhanden (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
24. Wie viele Güterwaggons wurden davon jeweils (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)
 - a) neu angeschafft,
 - b) von veralteter Technik umgerüstet?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit sind etwa 13 300 Güterwagen mit Verbundstoffbremssohle ausgerüstet. Eine unternehmensspezifische Auflistung war in der Kürze der Zeit nicht zu beschaffen.

25. Welche Kosten sind den Bahnunternehmen jeweils bei der Umrüstung insgesamt entstanden (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
26. Welche Kosten wurden hier den Bahnunternehmen jeweils aus Bundesmitteln erstattet (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
27. Wie erklärt sich die Bundesregierung die bisher eher „schleppende“ Sanierung alter Güterwaggons bei deutschen Bahnunternehmen?
28. Was wird die Bundesregierung konkret bis wann jeweils unternehmen, um eine notwendige Beschleunigung zu erreichen?

Die Fragen 25 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Europäische Kommission konnte am 16. November 2009 die Förderrichtlinie für das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ in Kraft gesetzt werden. Damit sind die Voraussetzungen für die durch den Bund bis 2013 bezuschusste Umrüstung von bis zu 5 000 Güterwagen auf leise Bremssohlen geschaffen. Die Erstattung von Kosten der Umrüstung durch den Bund wird in der o. g. Förderrichtlinie geregelt. Bislang sind zwei Förderanträge eingegangen, die mehr als 1 200 Güterwagen betreffen. Die Anträge werden derzeit geprüft. Vor dem Hintergrund der Zeitfolge kann von einer „schleppenden“ Umrüstung nicht die Rede sein.

29. Warum wurde bisher nicht von der Möglichkeit gemäß § 6 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung Gebrauch gemacht, dass bei der Bemessung der Trassenentgelte die Emissionen der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden können, um Anreize für die Nutzung leiserer Fahrzeuge zu schaffen?
30. Was hält die Bundesregierung von dem Expertenvorschlag, die deutschen Trassenpreise zur Einhaltung des EU-Wettbewerbsrechts für alle Bahnunternehmen für fünf Jahre mit der Maßgabe zu reduzieren, dass die so eingesparten Gelder zur Lärmsanierung der Schienenfahrzeuge zu nutzen sind und nach Ablauf von fünf Jahren ordnungspolitisch alle lauten, nicht sanierten Güterfahrzeuge (Maßstab: TSI-Umrüstungsnorm der EU) nur noch für eine Übergangszeit von zwei Jahren im deutschen Schienennetz verkehren dürfen, wobei die Trassenpreise für die lauten Güterzüge in dieser Übergangszeit mehr als doppelt so hoch sind wie bei den gemäß

Technischer Spezifikation für die Interoperabilität Schienenfahrzeuge (TSI) der EU lärmsanierten Schienenfahrzeuge?

31. Bis wann wird sie diese oder andere – hier näher zu beschreibende Maßnahmen – zur wirksamen baldigen Sanierung lauter Schienengüterfahrzeuge konkret umsetzen?

Die Fragen 29 bis 31 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems bei der Bahn ist Gegenstand des Koalitionsvertrags der Bundesregierung und Teil des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“. Durch die Einführung soll ein Anreiz für die vollständige Umrüstung der Güterwagenflotte auf lärmarme Bremssohlen geschaffen werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat jüngst eine Studie in Auftrag gegeben, um die Möglichkeiten und Folgen der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise zu prüfen. Die Ergebnisse sollen im Herbst 2010 vorliegen. Mit einer Einführung ist voraussichtlich 2013 zu rechnen.

32. Bis wann soll die notwendige und dringliche Sanierung lauter Schienengüterfahrzeuge nach Ansicht der Bundesregierung bei allen deutschen Bahnunternehmen durchgeführt sein?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung strebt mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II eine Halbierung des Schienenverkehrslärms bis zum Jahr 2020 an. Die Umrüstung der besonders lauten Güterwagen auf Verbundstoffbremssohlen soll wesentlich zur Zielerreichung beitragen. Die Vorgehensweise muss zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur Gewährleistung der Wirksamkeit der Maßnahme unter Beachtung des für die europäische Güterwagenflotte geltenden europäischen Rechtsrahmens entwickelt werden.

33. Hält die Bundesregierung die seit Jahren parteiübergreifend geforderte baldige Sanierung alter Güterzüge für ausreichend oder stimmt sie unserer Auffassung zu, dass Neubeschaffungen von Schienenfahrzeugen bei deutschen Bahnunternehmen zum vorsorgenden Gesundheitsschutz der Bevölkerung in etwa dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen sollten?
- a) Wenn nein, warum nicht?
- b) Wenn ja, was wird die Bundesregierung zur Erreichung dieses Ziels bis wann jeweils konkret unternehmen?

Zu Buchstabe a

Ja

Zu Buchstabe b

In der TSI Fahrzeuge Lärm ist eine Überprüfung vorgesehen. Die Bundesregierung fördert das Vorhaben „Leiser Zug auf realem Gleis“ (LZarG), damit zum Zeitpunkt der Überprüfung ein angemessener Fortschritt in der Lärminderungstechnik als Stand der Technik anerkannt werden kann.

34. Inwieweit wird die Bundesregierung hierfür beispielsweise eine nach Expertenmeinung überfällige Verwaltungsvorschrift gemäß § 38 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) mit entsprechenden Vorgaben für neue und alte Schienenfahrzeuge baldmöglichst erstellen und in Kraft treten lassen?

Die Bundesregierung ist hinsichtlich der Vorgaben zur Lärmbekämpfung von Schienenfahrzeugen gebunden an die Grenzwerte für Lärmemissionen, die auf europäischer Ebene in der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) für das Teilsystem Fahrzeuge Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (Anlage zur Entscheidung der EU-Kommission 2006/66/EG vom 23. Dezember 2005) festgelegt wurden. Hierin ist eine Revision innerhalb von sieben Jahren nach ihrem Inkrafttreten vorgesehen, deren Ergebnis die Bundesregierung zeitgerecht in deutsches Recht umsetzen wird.

35. Wie bewertet die Bundesregierung eine weitere deutliche Lärmreduzierung von Schienengüterfahrzeugen (und deren Realisierbarkeit) durch
- a) Drehgestelle,
 - b) abgeschirmte Räder,
 - c) Scheibenbremstechnik,
 - d) bessere Kapselung der Motoren in den Lokomotiven,
 - e) bessere Schalldämmung der Lüfter?
36. Sind der Bundesregierung ihr sinnvoll erscheinende weitere Möglichkeiten zur Lärmreduktion von Schienengüterfahrzeugen bekannt, und wie bewertet sie diese jeweils auch hinsichtlich einer möglichen Realisierung?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung steht Forschungsprojekten, die weitere Möglichkeiten zur Lärmreduktion an Schienenfahrzeugen zum Gegenstand haben, aufgeschlossen gegenüber. Nach Auswertung der laufenden Projekte können die Realisierungschancen beurteilt werden. Eine schnelle Verbesserung der Lärmsituation an lokalen Lärmbrennpunkten kann hauptsächlich durch Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Fahrweg erfolgen, da in diesen Gebieten nur eine nahezu vollständige Umrüstung des gesamten rollenden Materials eine deutliche Entlastung der Anwohner bewirken würde. Eine solche, nahezu komplette Umrüstung ist aber nicht in vergleichbar kurzer Zeit umsetzbar. Daher sieht das BMVBS zwischen Lärmschutz am Fahrweg und rollendem Material keine Konkurrenz, sondern strebt eine Bündelung dieser Maßnahmen an, um umfassenden Lärmschutz zu gewährleisten.

