

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gustav Herzog, Sören Bartol,
Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/12913 –**

Umsetzung von Maßnahmen im Kampf gegen Schienenverkehrslärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Mobilität von Gütern und Personen ist eine grundlegende Voraussetzung für unsere arbeitsteilige Industriegesellschaft. Sie ist nicht nur notwendig, um Arbeit und Wohlstand dauerhaft zu sichern, sie stellt auch einen wesentlichen Teil unserer Lebensqualität dar. Um die negativen Begleiterscheinungen von Mobilität zu reduzieren, ist der Gesetzgeber gefordert, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Verkehre umweltgerecht, sicher und leise abgewickelt werden.

Um die Schienenwegeinfrastruktur auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten, muss das bestehende Schienennetz in einen besseren Erhaltungszustand gebracht, Engpässe beseitigt und unzureichende Verbindungen neu ausgebaut werden. Als größte Volkswirtschaft Europas und wichtiges Transitland ist die Bundesrepublik Deutschland auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. Mobilität von Gütern und Personen ist eine wichtige Voraussetzung für Wirtschaftsentwicklung, Beschäftigung und Wohlstand. Laut Verflechtungsprognose 2025 rechnet die Bundesregierung für den Verkehrsträger Schiene im Betrachtungszeitraum 2004 bis 2025 mit einer erheblichen Steigerung der Verkehrsleistung um insgesamt 65 Prozent. Dabei wird jedoch noch angenommen, dass sich der Modal Split zu Ungunsten des Verkehrsträgers Schiene entwickeln wird, was gegen den breiten politischen Konsens verstößt, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Setzt man das Erreichen dieses verkehrs- und umweltpolitischen Ziels jedoch voraus, muss davon ausgegangen werden, dass der Schienengüterverkehr in den kommenden Jahrzehnten einer weiteren als der prognostizierten Steigerung unterliegen wird. Hierfür sind die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Mit jedem weiteren Ausbau der Schienenwegeinfrastruktur oder der Steigerung der Betriebsintensität schwindet jedoch die bereits heute rückläufige Akzeptanz der Bevölkerung. Ein maßgeblicher Grund hierfür ist die Belastung der Bevölkerung durch Schienenlärm.

Schätzungen zufolge sind bereits heute mehrere Millionen Menschen dauerhaft Lärmpegeln jenseits der gesundheitlich bedenklichen 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts ausgesetzt. Zusätzliche Verkehre werden das Problem weiter

verschärfen, wenn keine geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um dieser Entwicklung gegenzusteuern. Neben gesundheitlichen Aspekten führen Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr zu erheblichen, jährlich auftretenden Schäden in Form von Immobilienwertverlusten, Tourismuseinbußen oder andersartigen Belästigungen. In dem dicht besiedelten Raum der Bundesrepublik Deutschland muss gesellschaftliches Leben jedoch auch entlang der Eisenbahntrassen möglich sein. Schon allein aus diesem Grund wird die Reduktion von Schienenlärm zur zwingenden Voraussetzung, wenn die Akzeptanz der Bevölkerung für den ansonsten umweltfreundlichen und gewünschten Verkehrsträger zurückgewonnen oder erhalten werden soll.

Aus diesem Grund hat die rot-grüne Bundesregierung gleich 1999 ein Lärm- sanierungsprogramm mit 50 Mio. Euro begonnen, das unter dem damaligen sozialdemokratischen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, 2007 auf 100 Mio. Euro aufgestockt wurde. Ebenfalls 2007 wurde ein Pilotprojekt „Leiser Güterverkehr“ von Seiten einer interministeriellen Arbeitsgruppe empfohlen, das 2008 umgehend umgesetzt wurde. Im Rahmen dieses Pilot- und Innovationsprogramms wurde das Pilotprojekt „Leiser Rhein“, das Innovationsprogramm zur Fortentwicklung der K- und LL- Sohle sowie die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems entwickelt. Weitere Programme, wie das Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (LäGIV)“ oder „Leiser Zug auf realem Gleis (LZarg)“ stehen ebenfalls in diesem Zusammenhang. Unter Bundesminister Wolfgang Tiefensee wurden die Nationalen Lärmschutzpakete I und II verabschiedet sowie im Rahmen des Konjunkturpaketes II 100 Mio. Euro für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg bereitgestellt.

Dank dieser damals eingeleiteten Maßnahmen haben wir heute die notwendigen Grundlagen und Voraussetzungen für die Reduzierung des Schienenlärms. Sie müssen jedoch konsequent umgesetzt und weiter verstärkt werden, um alle Potentiale zur Lärminderung entsprechend dem Stand der Technik ausschöpfen zu können. Maßnahmen an der Lärmquelle, also maßgeblich am Rad-Schiene-System und insbesondere am rollenden Material stellen die höchsten Minderungspotentiale bei gleichzeitig überschaubaren Kosten dar. Demzufolge ist die Umrüstung der Güterwagen auf lärmgeminderte Bremssysteme mit höchster Priorität zu betreiben und mit dem ferner zur Verfügung stehenden technischen Maßnahmenbündel zu flankieren. Die im Programm „Innovative Maßnahmen am Fahrweg“ erfolgreich bewerteten Instrumente sind unverzüglich an den Markt zu bringen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Verkehrslärm an der Schiene wird derzeit maßgeblich von den vor 2005 in Betrieb gestellten Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen verursacht. Der Lärmschutz an der Schiene und am Fahrzeug trägt wesentlich zum Einverständnis für das verkehrspolitische Ziel bei, die Schiene im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu stärken und so mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Für die Bundesregierung gehört deshalb der Schutz vor Schienenverkehrslärm zu den Kernelementen einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung will im Schienenverkehr die Lärmbelastung auf der Basis des Jahres 2008 bis zum Jahr 2020 um die Hälfte mindern.

1. Welche der im Programm „Innovative Maßnahmen am Fahrweg“ untersuchten Maßnahmen wurden im Sinne ihres Lärminderungspotentials erfolgreich bewertet, und welche durchschnittlichen Kosten entstehen durch sie pro km Streckenverlauf (bitte tabellarisch mit Angabe des Lärminderungspotentials auflisten)?

Das Programm „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ im Rahmen des Konjunkturprogramms II hatte eine Laufzeit von 2009 bis 2011. In dem Programm wurden innovative Maßnahmen in Form von 14 neuen Techniken – zum Teil in Kombination – erprobt. Die in den nachfolgend aufgeführten Tabellen enthaltenen Techniken haben im Ergebnis Minderungen des Luftschalls ergeben. Die angeführten Kosten beziehen sich auf die Kosten, die im Programm angefallen sind. Sie dürften sich bei Regelanwendungen und im Wettbewerb nach unten entwickeln.

Bezeichnung	Gesamtgleislänge	Erstellungskosten	Erstellungskosten pro km	Bilanz. Nutzungsdauer	Järl. Kosten pro km (Erstellungskosten)	Järl. IH-Kosten pro km (Instandhaltungskosten)	Järl. IH-Erschwer-nisse pro km	Järl. Gesamtkosten pro km	Minde-rungs-beitrag
	(km)	(TEUR)	(TEUR/km)	(Jahre)	(TEUR/km a)	(TEUR/km a)	(TEUR/km a)	(TEUR/km a)	(dB)
Schienenstegdämpfer (SSD)	92,4	20 902,1	226,2	13	17,4	Zzt. keine Erkenntnisse	10,7	28,1	2
Schienenstegabschirmung	39,8	6 516,0	163,7	13	12,6	Zzt. keine Erkenntnisse	11,7	24,3	3
Schienen-schmier-einrichtung	16,9	923,6	54,7	13	4,2	10,4	Nicht bewertet	14,6	3
Beugekante auf Schall-Schutzwand (SSW)	1,1	507,0	460,9	25	18,4	Nicht bewertet		18,4	0

Bezeichnung	Anzahl der Anlagen	Erstellungskosten	Erstellungskosten je Anlage	Bilanz. Nutzungsdauer	Järl. Kosten pro Anlage (Erstellungskosten)	Järl. Betriebs- u. IH-Kosten pro Anlagen	Järl. IH-Erschwer-nisse pro km	Järl. Gesamtkosten pro km	Minde-rungs-beitrag
	(Anzahl)	(TEUR)	(TEUR/Anlage)	(Jahre)	(TEUR/Anlage)	(TEUR/Anlage a)	(TEUR/Anlage a)	(TEUR/Anlage a)	(dB)
Reibmodifikator (Gleisbremse)	14	2 091,0	149,4	10	14,9	7,1	Nicht bewertet	22,0	8

Bezeichnung	Gesamtlänge	Wandhöhe	Erstellungskosten	Erstellungskosten pro km	Bilanz. Nutzungsdauer	Järl. Kosten pro km (Erstellungskosten)	Gesamtfläche	Järl. Kosten pro m ²	Minderungsbeitrag wandnah
	(km)	(m)	(TEUR)	(TEUR/km)	(Jahre)	(TEUR/km a)	(m ²)	(TEUR/m ² a)	(dB)
niedrige Schallschutzwände (nSSW) nicht kippbar	2,3	0,55	2 821,0	1 226,5	25	49,1	1 265	0,09	3
nSSW nicht schwenkbar	1,5	0,74	1 728,0	1 152,0	25	46,1	1 110	0,06	6
nSSW kippbar	0,3	0,55	570,0	1 900,0	25	76,0	165	0,14	3
nSSW schwenkbar	0,4	0,74	660,5	1 654,3	25	66,1	296	0,08	6
Gabionen SSW Duisburg	0,5	4–5	2 091,0	4 182	25	167,3	2 298,0	0,04	wie herkömmliche SSW
Gabionen SSW Dülken	0,3	2,0	449,0	1 496,7	25	59,9	600,0	0,03	wie herkömmliche SSW

Bezeichnung	Gesamtlänge	Erstellungskosten	Erstellungskosten pro km	Anzahl der Bearbeitungsgänge	Kosten pro Bearbeitung je km	Järl. Betriebskosten pro km	Järl. IH-Erschwer-nisse pro km	Järl. Kosten pro km	Minderungsbeitrag
	(km)	(TEUR)	(TEUR/km)	(Anzahl)	(TEUR/km/Bearbeitung)	(TEUR/km a)	(TEUR/km a)	(TEUR/km a)	(dB)
High-Speed-Grinding Hochgeschwindigkeits-schleifen (HGS)	12,7	251,0	19,8	4	4,9	Keine	Positive Effekte	14,8*	3

* Jahreskosten bei drei Bearbeitungen jährlich.

2. Wann wurde der Abschlussbericht des Programms „Innovative Maßnahmen am Fahrweg“ vorgelegt, und wann ist damit zu rechnen, dass diese Maßnahmen dem Markt zugeführt und an Fahrwegen installiert werden können?

Der Schlussbericht zum Programm „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ wurde im Juni 2012 vorgelegt und im Internet auf der Seite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht. Die erprobten und in ihrer Wirkung bewährten Maßnahmen können bereits heute unter Berücksichtigung der Nutzen-/Kostenaspekte und anlassbezogen in Projekten der Lärmsanierung eingesetzt werden. Im Sonderprogramm Lärmschutz Schiene im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II werden in erheblichem Umfang Schienenstegdämpfer- oder Schienenstegabschirmungstechniken eingesetzt. Die allgemeine Anwendbarkeit wird mit der in Vorbereitung befindlichen Novellierung der Berechnungsgrundlage für Schienenlärm Schall 03 hergestellt.

3. Ist dafür die Novellierung der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03) notwendig, und wenn ja, welche Gründe kann die Bundesregierung anführen, warum es solange gedauert hat, bis sie einen Entwurf vorlegt und die Verordnung in Kraft setzt, damit die erprobten Maßnahmen am Gleis eingesetzt werden können?
4. Wann wird die Bundesregierung die Schall 03 novellieren?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Schall 03 ist in Verbindung mit der Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in den dort genannten Fällen als verbindliche Berechnungsgrundlage für Schienenlärm bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen anzuwenden. Der so ermittelte Beurteilungspegel dient nach § 3 Satz 2 dem Nachweis, dass die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Überarbeitung der Schall 03 [2012] begann vor dem Programm „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“. In den Entwurf der Schall 03 [2012] wurden die erfolgreich erprobten innovativen Schallschutzmaßnahmen, insbesondere niedrige gleisnahe Schallschutzwände sowie Schienenstegdämpfer und -absorber, nach Vorlage des Abschlussberichts im Juni 2012 mit ihren akustischen Werten aufgenommen. Die Schall 03 [2012] soll durch die Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung unmittelbar als Anlage 2 in die 16. BImSchV aufgenommen werden. Die Änderungsverordnung ist darüber hinaus erforderlich, um das Verfahren zur Anerkennung weiterer innovativer Schallschutzmaßnahmen künftig klarer und anwenderfreundlicher unmittelbar in der 16. BImSchV zu regeln.

Die Ressortabstimmung zur Ersten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV ist eingeleitet worden. Der Entwurf wurde den Bundesländern und Verbänden zur Anhörung zugeleitet.

5. Welche Stellen sind für die Zulassung der innovativen Maßnahmen am Gleis zuständig, und wie viele Personalstellen werden im Eisenbahnbundesamt hierfür zur Verfügung gestellt?

Im Entwurf der Ersten Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung ist vorgesehen, dass das Eisenbahn-Bundesamt für Eisenbahnen des Bundes, im Übrigen die jeweils nach Landesrecht zuständige Behörde, für die akustische Anerkennung innovativer Maßnahmen zuständig ist. Das Eisenbahn-Bundesamt hat für die Ausübung dieser neuen Tätigkeit einen Personalmehrbedarf von drei Dienstposten angemeldet.

6. Aus welchem Haushaltstitel werden die innovativen Maßnahmen am Gleis finanziert, wenn sie dem Markt zur Verfügung stehen, und nach welchen Kriterien wird entschieden, ob Maßnahmen an der Quelle oder am Ausbreitungsweg erfolgen?

Innovative Techniken können bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingesetzt werden.

Im Falle der Lärmsanierung sind das die entsprechenden Titel 891 05 bei Kapitel 12 22 – Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und der Titel 791 02 bei Kapitel 12 02 – Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II (IBP II). Die Entscheidung über den Einsatz einer

innovativen Technik hängt von der Machbarkeit und der Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu anderen Techniken ab.

7. Wie viel der 100 Mio. Euro Lärmsanierungsmittel wurden in den letzten fünf Jahren konkret aufgewendet, und

Der Lärmsanierungstitel konnte in den letzten fünf Jahren mit einem stetig höheren Grad ausgeschöpft werden.

Angaben in T €	Ist 2008	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012
Lärmsanierungsmittel insgesamt	73 609,0	80 492,0	100 000,0	90 574,6	94 749,2

- a) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Planungskosten,

Angaben in T €	Ist 2008	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012
Baukosten	63 459,8	69 933,0	84 704,8	75 667,3	79 263,9
Planungskosten	17 699,8	18 685,5	17 671,9	19 277,5	19 271,9
Planungskostenanteil	27,9 %	26,7 %	20,9 %	25,5 %	24,3 %
Planungskosten finanziert Bund	8 249,8	9 091,3	13 422,0	13 429,6	14 267,5
Planungskosten finanziert DB	9 450,0	9 594,2	4 249,9	5 847,9	5 004,4

- b) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Maßnahmen an der Lärmquelle,

Zu den Aufwendungen an der Lärmquelle sind die Ausgaben für die Umrüstung der Güterwagen auf Grundlage der Förderrichtlinie „Leiser Rhein“ zu nennen. Erstmals wurden im Jahr 2012 für die Umrüstung der Güterwagen 933 000 Euro verausgabt.

- c) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Lärmschutzwände und anderen Maßnahmen am Ausbreitungsweg,

Angaben in T €	Ist 2008	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012
aktive Maßnahmen an der Infrastruktur	63 166,0	71 287,2	78 194,0	79 916,1	87 256,2

- d) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Lärmschutzfenster und anderen Maßnahmen am Immissionsort?

Angaben in T €	Ist 2008	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012
passive Maßnahmen	8 543,5	7 737,1	19 932,8	9 180,9	6 275,2

8. Beabsichtigt die Bundesregierung, Mittel aus dem Lärmsanierungsprogramm für die Umrüstung der Güterwagen zu verwenden, und wenn nein, aus welchem Haushaltstitel sollen die von der Bundesregierung veranschlagten 152 Mio. Euro Bundesanteil für die Umrüstung zur Verfügung gestellt werden?

Der veranschlagte Bundesanteil in Höhe von 152 Mio. Euro für die Umrüstung von Güterwagen wird aus dem Haushaltstitel 891 05 „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ im Kapitel 12 22 bereitgestellt.

9. Mit welchem Gesamtbestand deutscher Güterwagen rechnet die Bundesregierung?
- a) Wie viele sind davon tatsächlich im Einsatz, und wie viele gehören zum stehenden Fuhrpark?

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes sind von den ca. 150 000 deutschen Güterwagen etwa 105 000 im Besitz von deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen als Wagenhalter und ca. 45 000 im Besitz von deutschen Privatwagenhaltern. Wie viele von diesen Wagen im Durchschnitt täglich auf dem deutschen Schienennetz eingesetzt werden und wie viele ausländische Güterwagen hinzukommen, ist nicht zentral erfasst.

- b) Wie groß ist der Bestand deutscher Güterwagen, die auf leisere Bremsysteme umgerüstet werden müssen, und wem gehören sie (bitte die zehn Unternehmen mit dem größten Fuhrpark unter Angabe der Wagenzahl benennen)?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass von den in Deutschland registrierten Wagen 135 000 Güterwagen auf leise Bremstechnik umgerüstet werden können. Die zehn größten Wagenhalter, deren Wagen auch, aber nicht nur in Deutschland verkehren, sind im Folgenden aufgelistet.

97 000	DB Schenker	
50 000	VTG	europaweit
25 000	AAE GmbH	europaweit
20 000	GATX	europaweit
60 000	ERMEWA GmbH	europaweit
12 000	Transwaggon	europaweit
9 000	Nacco	
5 000	GE Capital Rail Services GmbH & Co.KG	europaweit
3 500	ERR European Rail Rent GmbH	europaweit
2 000	RBH Logistics GmbH	

Die Tabelle beinhaltet auch Neuwagen, die bereits mit K-Sohlen ausgerüstet sind und Bestandswagen, die auf Grund der Restlebensdauer oder Sonderbauformen nicht mehr umgerüstet werden. Die Deutsche Bahn AG gibt die Zahl insgesamt umzurüstender Güterwagen mit 60 000 an. Angaben für eine genauere Aufschlüsselung der Wagenhalter nur für die umzurüstenden Wagen liegen nicht vor.

10. Mit welchem Anteil ausländischer Güterwagen im deutschen Schienennetz rechnet die Bundesregierung insgesamt?

Der Güterwagenbestand in Europa beträgt nach Schätzungen ca. 650 000 Wagen. Im AVV-Register (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) sind ca. 600 000 Güterwagen registriert.

Die Gesamtzahl der im Inland verkehrenden Güterwagen wurde zuletzt in einer „Studie zur Ermittlung von Transaktionskosten verschiedener Anreizmodelle für die Umrüstung der Güterwagen-Bestandsflotte“ im Auftrag des Eisenbahnsektors mit ca. 290 000 angegeben.

Diese Zahl beinhaltet alle Wagen, die Verkehre in Deutschland erbringen, auch solche, die nur sehr geringe Laufleistung auf dem deutschen Netz haben, die bereits mit neuer Bremstechnologie ausgerüstet sind und die auf Grund der geringen Restlebensdauer mutmaßlich nicht umgerüstet würden. Empirische Daten über den Einsatz ausländischer Güterwagen im Inland liegen nicht vor.

11. Mit welchem Anteil ausländischer Güterwagen im deutschen Schienennetz rechnet die Bundesregierung, die auf leisere Bremssysteme umgerüstet werden müssten?
12. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Mitgliedstaaten diese Güterwagen stammen, und wenn ja, aus welchen, und wie hoch schätzt sie den jeweiligen Anteil, und wenn nein, worauf stützt sie ihre Schätzungen über den Anteil der ausländischen Güterwagen im deutschen Schienennetz?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Abschluss der Eckpunktevereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG am 5. Juli 2011 wurde davon ausgegangen, dass europaweit ca. 183 000 Güterwagen wirtschaftlich innerhalb der achtjährigen Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems umgerüstet werden.

Der Anteil der Laufleistung in Achs-Kilometern von nicht in Deutschland registrierten Güterwagen, die regelmäßig in Deutschland eingesetzt werden, entspricht bei einer durchschnittlichen Laufleistung von ca. 30 000 km ca. 48 000 Wagen. Hinzu kommen ca. 135 000 umrüstfähige Wagen, die im deutschen Fahrzeugregister registriert sind. Eine genauere Aufteilung der Haltererschaft auf die Mitgliedstaaten liegt der Bundesregierung nicht vor. Die Schätzung der Anzahl ausländischer Güterwagen basiert auf der im deutschen Netz erbrachten Laufleistung im Schienengüterverkehr anhand von Informationen der DB Netz AG.

13. Mit welchen Kosten und Betriebskosten rechnet die Bundesregierung für graugussgebremste Güterwagen?

Die Neubeschaffung graugussgebremster Güterwagen ist aufgrund der „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität – Lärm“ seit 2005 nicht mehr zulässig. Die Bundesregierung rechnet für graugussgebremste Güterwagen mit Betriebskosten von 648 Euro pro Wagen und Jahr.

14. Mit welchen Mehrkosten rechnet die Bundesregierung für die Umrüstung eines Güterwagens auf die K-Sohle, und mit welchen Betriebskostensteigerungen ist zu rechnen?
15. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Umrüstung eines Güterwagens auf die LL-Sohle, und mit welchen Betriebskostensteigerungen ist zu rechnen?
16. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten für die Umrüstung aller in Deutschland eingesetzten Güterwagen auf die K-Sohle?
17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten für die Umrüstung aller in Deutschland eingesetzten Güterwagen auf die LL-Sohle?

Die Fragen 14 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten für Umrüstung und Betrieb von Güterwagen auf LL- bzw. K-Sohlen, mit denen die Bundesregierung rechnet, sind in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargelegt.

	LL-Sohle	K-Sohle
Anzahl umzurüstender Wagen	183 000	
Umrüstmehrkosten pro Wagen	1 688 Euro	7 495 Euro
Umrüstmehrkosten insgesamt	309 Mio. Euro	1 372 Mio. Euro
Betriebsmehrkosten pro Wagen und Jahr	540 Euro	396 Euro
Betriebsmehrkosten in 8 Jahren	445 Mio. Euro	326 Mio. Euro
Umrüstmehrkosten und Betriebsmehrkosten (8 Jahre) insgesamt	754 Mio. Euro	1 698 Mio. Euro
Geschätzte Transaktionsmehrkosten pro Jahr	10 Mio. Euro	10 Mio. Euro
Umrüstmehrkosten, Betrieb und Transaktion (8 Jahre) insgesamt	834 Mio. Euro	1 778 Mio. Euro

18. Um wie viel dB(A) wird der Schienenlärm reduziert, sollten alle Güterwagen im deutschen Schienennetz umgerüstet werden, und besteht ein Unterschied zwischen einer Umrüstung auf K- oder LL-Sohle?
 - a) Mit welchen Kosten muss gerechnet werden, sollte eine Lärminderung in dieser Größenordnung über konventionelle Maßnahmen am Ausbreitungsweg erreicht werden?
 - b) Sieht die Bundesregierung effizientere Möglichkeiten, Schienenlärm in dieser Größenordnung zu reduzieren?

Sollten alle Güterwagen im deutschen Schienennetz umgerüstet werden, wird davon ausgegangen, dass eine Lärminderung beim Schienengüterverkehr von 10 dB(A) eintritt. Es besteht nach vorliegenden Kenntnissen kein Unterschied in der Lärmreduzierung zwischen K- und LL-Sohlen. Die Umrüstung auf Verbundstoffsohlen stellt aufgrund der flächendeckenden Wirkung und der großen Lärminderungswirkung die mit Abstand effizienteste Möglichkeit zur Lärmreduzierung dar. Eine Lärminderung in gleicher Größenordnung beispielsweise im Bereich der Infrastruktur kann nur durch eine Kombination mehrerer konventionellen Maßnahmen unter Einsatz eines Vielfachen der Mittel erreicht werden.

19. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Zulassung der LL-Sohle, und welche alternative Strategie verfolgt sie für den Fall, dass sich die Zulassung weiter verzögert?

Die Bundesregierung rechnet noch im Sommer 2013 mit einer endgültigen Zulassung der LL-Sohle.

20. Stehen für eine Umrüstung auf LL-Sohle ausreichend Produktions- und Werkstattkapazitäten zur Verfügung, sobald die Zulassung erfolgt ist, oder ist mit weiteren Wartezeiten zu rechnen?

Eine Umrüstung auf LL-Sohlen ist im Gegensatz zur K-Sohle relativ einfach möglich. Die LL-Sohlen können ohne Umbaumaßnahmen gegen die Graugusssohlen getauscht werden. Laut Aussage der Reibbelagsindustrie stehen ausreichend Kapazitäten für die Produktion von LL-Sohlen nach deren endgültiger Zulassung zur Verfügung.

21. War der Vorstandsvorsitzende der DB AG berechtigt, Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zu unterzeichnen, die unmittelbar in die Geschäftsprozesse der DB Netz AG eingreifen?

Die zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG geschlossene Eckpunktevereinbarung stellt eine gemeinsame Absichtserklärung dar. Aus der Eckpunktevereinbarung können weder Leistungsansprüche gegen eine der unterzeichnenden Parteien noch gegen Dritte hergeleitet werden.

22. Wie hoch ist die allgemeine Anhebung des Trassenpreises (Lärmkomponente) in 2013 und 2014 (geplant), und welche Mittel lassen sich pro Jahr daraus generieren?

Zum 9. Dezember 2012 hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem eingeführt. Im Fahrplanjahr 2012/2013 plant die DB Netz AG, ab dem 1. Juni 2013 für laute Güterzüge einen Zuschlag in Höhe von 1 Prozent auf den Trassenpreis zu erheben. Die Erhebung des lärmabhängigen Trassenentgelts findet Berücksichtigung in einer unterjährigen Anpassung der Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) 2013. Im Fahrplanjahr 2013/2014 wird der Zuschlag ab dem 1. Juni 2014 um 0,5 Prozent auf 1,5 Prozent angehoben. Bis zum 31. Mai 2014 gilt der geringere Zuschlag in Höhe von 1 Prozent. Leise Güterzüge sind von der Erhebung des lärmabhängigen Trassenentgelts ausgenommen. Ein Zug gilt per Definition als leise, wenn dieser zu mindestens 80 Prozent aus leisen Wagen besteht. Dieser Grenzwert wird stufenweise in den Folgejahren auf 100 Prozent erhöht (2013/2014: 80 Prozent; 2015/2016: 90 Prozent; ab 2017: 100 Prozent).

Aus der Lärmkomponente wird eine Mittelgenerierung in Höhe von 3 Mio. Euro in dem Fahrplanjahr 2012/2013 und in Höhe von 7,8 Mio. Euro in dem Fahrplanjahr 2013/2014 prognostiziert.

23. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Trassenentgeltelös der DB Netz AG für das Segment Schienengüterverkehr seit 2002 entwickelt, und welche jährlichen Trassenpreiserhöhungen lassen sich davon ableiten?

Nach Angaben der DB Netz AG sind die durchschnittlichen Trassenentgeltelöse im Schienengüterverkehr im Zeitraum 2002 bis 2012 um insgesamt

+7,8 Prozent gestiegen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Preisanpassung von +0,7 Prozent p. a. In 2002 betrug das durchschnittliche Trassenentgelt im Segment Schienengüterverkehr 2,45 Euro/Trkm und im Jahr 2012 2,64 Euro/Trkm.

24. Hält die Bundesregierung angesichts der allgemeinen Preissteigerungen eine einprozentige Erhöhung des Trassenpreises als Lärmkomponente für einen ausreichend hohen Anreiz für die Wagenhalter, ihre Wagen umzurüsten?

Ja.

25. Wann trat das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) in Kraft?

Das lärmabhängige Trassenpreissystem ist am 9. Dezember 2012 in Kraft getreten.

26. Wann wird die Trassenpreiserhöhung effektiv wirksam, und aus welchen Gründen wird die lärmabhängige Entgeltkomponente solange ausgesetzt, bis die LL-Sohle zugelassen wird oder eine wirtschaftlich-technisch gleichwertige Alternative zur Verfügung steht, obwohl die K-Sohle einsetzbar und erprobt ist und das LaTPS ausdrücklich technologieoffen sein soll?

Die DB Netz AG wird erwartungsgemäß die Lärmkomponente des Trassenpreissystems ab dem 1. Juni 2013 erheben, unabhängig von der Zulassung der LL-Sohle durch den Internationalen Eisenbahnverband (Union Internationale de Chemin de Fer – UIC).

27. Stimmt die Bundesregierung zu, dass das LaTPS keinerlei Wirkung entfalten wird, wenn das faktische Inkrafttreten von der Zulassung der LL-Sohle abhängt, und welche Alternative sieht die Bundesregierung, wenn die LL-Sohle nicht zugelassen wird?

Das lärmabhängige Trassenpreissystem ist technologieoffen angelegt, so dass auch K-Sohlen oder Scheibenbremsen zur Lärminderung eingesetzt werden können.

28. Welche Änderungen ergeben sich aus den Vorgaben der Europäischen Kommission bezüglich der Förderrichtlinien zum deutschen lärmabhängigen Trassenpreissystem, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

29. Welche Auswirkungen werden die umgesetzten Änderungen der Förderrichtlinien zum deutschen lärmabhängigen Trassenpreissystem auf die Anreizwirkung zur Umrüstung auf leisere Bremssysteme haben, und rechnet die Bundesregierung trotz halbiertem Fördersatz damit, dass Wagenhalter zeitnah und umfassend umrüsten?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 22. Dezember 2011 erfolgte die Voranmeldung der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen“ bei der Europäischen Kommission. Aufgrund der am 8. Juni 2012 übermittelten vor-

läufigen Beurteilung der Maßnahme änderte die Bundesregierung die Richtlinie wie folgt:

Die Wagenhalter erhalten wie ursprünglich vorgesehen aus Bundesmitteln eine Förderung in Höhe von bis zu 50 Prozent der Umrüstmehrkosten. Die ursprünglich vorgesehene, über die Förderung des Bundes hinausgehende Förderung der Wagenhalter mit Mitteln aus der von der DB Netz AG zusätzlich erhobenen lärmabhängigen Entgeltkomponente erfolgt nicht.

Nummehr wird die von der DB Netz AG erhobene lärmabhängige Entgeltkomponente ausschließlich verwendet, um eine Preisdifferenz zwischen der Trassennutzung durch laute Züge und der Trassennutzung durch leise Züge zu bilden. Damit wird für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Schienenwege der DB Netz AG benutzen, ein Anreiz gesetzt, leise Güterwagen einzusetzen.

Die Förderleistung des Bundes ist in der Höhe unverändert geblieben.

30. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem signifikanten Anstieg bei der Umrüstung und wann mit messbaren Lärmreduktionen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass bis 2020 mindestens 80 Prozent der auf dem Streckennetz der DB Netz AG eingesetzten Güterwagen umgerüstet sein werden. Ziel ist es, nach Ende der Laufzeit des laTPS keine Güterwagen, die die Grenzwerte der „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität – Lärm“ überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen.

31. Beabsichtigt die Bundesregierung die Installation von Monitoringstationen zur Überwachung der Lärmentwicklung an den Schienenwegen, und falls nein, wie beabsichtigt die Bundesregierung, den Erfolg des LaTPS zu kontrollieren?

Der Erfolg des lärmabhängigen Trassenpreissystems soll durch das vom Eisenbahn-Bundesamt geführte Umrüstregister dokumentiert werden.

32. In welchem Umfang finanziert die Bundesregierung bei welchen Institutionen Forschungsvorhaben zur Reduzierung von Schienenverkehrslärm?

Im Zeitraum von 2007 bis 2014 werden im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie drei Verbundprojekte mit 11 Mio. Euro zum Verkehrsforschungsthema „Reduzierung von Schienenverkehrslärm“ gefördert. Zuwendungsempfänger (Institutionen) sind Unternehmen einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen der Bahnindustrie, Technische Universitäten sowie die Deutsche Bahn AG.

Im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit werden im Zeitraum 2009 bis 2016 zwei Vorhaben, namentlich „Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms“ und „Ermittlung des Standes der Technik der Geräuschemissionen europäischer Schienenfahrzeuge und deren Lärminderungspotentiale mit Darstellung von Best-Practice-Beispielen“ mit rd. 570 000 Euro finanziert. Auftragnehmer sind wirtschaftswissenschaftliche und ingenieurwissenschaftliche Dienstleistungsunternehmen in den Bereichen Mobilität und Akustik.

33. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Vorgehensweise der Schweiz, ein mehrfach gestaffeltes Bonussystem und dabei scheibenbremsengebremste Güterwagen als weitere Kategorie einzuführen, um den Anreiz noch weiter zu erhöhen, und warum geht sie nicht auch diesen Weg?

Die Bundesregierung erkennt an, dass die Schweiz große Anstrengungen unternimmt, die vom Schienenverkehr ausgehende Lärmbelastung zu reduzieren. Da die Schweiz nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, ist die Schweiz nicht den Beihilferegeln der Europäischen Union unterworfen und hat deshalb andere Gestaltungsmöglichkeiten bei staatlichen Zuwendungen als die EU-Mitgliedstaaten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

34. Welche Verhandlungen hat die Bundesregierung mit der Europäischen Kommission geführt, um die Förderrichtlinien zum deutschen lärmabhängigen Trassenpreissystem zu verteidigen?

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie laTPS) bedurfte der Prüfung und Genehmigung durch die Europäische Kommission hinsichtlich der Frage, ob die Beihilferegelung nach Artikel 93 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann. Diese Genehmigung wurde von der Kommission am 19. Dezember 2012 erteilt.

35. Hat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer in Brüssel Verhandlungen zum LaTPS geführt, und wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?
36. Welche Staatssekretäre haben in Brüssel Verhandlungen zum LaTPS geführt, und wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?
37. Welche weiteren Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich der Einführung eines europaweiten LaTPS unternommen, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?
38. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich eines europaweiten Umrüstprogramms unternommen, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?

Die Fragen 35 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in Antwort zu Frage 34 angesprochenen Verhandlungen wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Abstimmung mit der Ständigen Vertretung Deutschlands bei der Europäischen Union im Auftrag von der zuständigen Arbeitsebene geführt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich parallel dazu in verschiedenen Gesprächen und Schreiben für eine umgehende Einführung lärmabhängiger Trassenpreise eingesetzt.

Im Rahmen der Verhandlungen zur neuen Richtlinie 2012/34/EU hat sich die Bundesregierung im Europäischen Rat für ein europaweites laTPS eingesetzt. Dies wurde jedoch von der Mehrheit der Mitgliedstaaten grundsätzlich abgelehnt.

Nach Artikel 31 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU kann die Europäische Kommission jedoch im Prüfverfahren unter Beteiligung der Mitgliedstaaten (Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011) Durchführungsrechtsakte mit Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen erlassen. Hierzu hat die Kommission in Aussicht gestellt, noch im Jahr 2013 eine Arbeitsgruppe einzuberufen mit dem Ziel, einen Durchführungsrechtsakt im Jahr 2015 zu erlassen.

39. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich eines europaweiten Verbots von Graugussbremsen ab dem Jahr 2020 unternommen, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat durch Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle vom 15. Juni 2012 an die Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission bekräftigt, dass die Anreize durch lärmabhängige Trassenpreise in Deutschland und Europa sich nur auf eine Übergangsfrist zur Umrüstung lauter Güterwagen bis 2020 beziehen sollen und aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden müssen, im Anschluss den Betrieb von lauten, mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüsteten Güterwagen verbieten zu können.

In der Antwort vom 6. August 2012 teilt die Europäische Kommission mit, dass sie ein solches EU-weites Verbot für laute, mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüstete Güterwagen (bzw. eine Vorschrift, wonach alle Wagen die Lärmgrenzwerte der entsprechenden TSI einhalten müssen) prüfen wird. Es werde eine Folgeschätzung beauftragt, deren Ergebnisse der Kommission 2013 vorliegen sollen.

40. Unterstützt die Bundesregierung die Position des Europäischen Parlamentes, Maßnahmen zur Bekämpfung von Schienenlärm durch Mittel der Connecting Europe Facility (CEF) zu finanzieren?

Die Bundesregierung steht in diesem Punkt zur partiellen allgemeinen Ausrichtung, die auf dem Verkehrsministerrat am 7./8. Juni 2012 vereinbart wurde. Danach können Mittel der Connecting Europe Facility (CEF) auch zur Bekämpfung von Schienenlärm eingesetzt werden. So soll etwa der Umbau vorhandener Güterwagen zur Lärmreduzierung mit bis zu 20 Prozent bezuschusst werden können.

41. Hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Deckelung des Mehrjährigen Finanzrahmens der EU Auswirkungen auf die finanzielle Ausstattung der CEF und damit die Bekämpfung des Schienenlärms?
42. Wie stellt die Bundesregierung im Europäischen Rat sicher, dass die CEF und damit die Bemühungen zur Lärmreduzierung nicht für Sparanstrengungen herangezogen werden?

Die Fragen 41 und 42 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung am 7./8. Februar 2013 beschlossen, dass der Verkehrsbereich im Rahmen der Connecting Europe Facility mit insgesamt 23,174 Mrd. Euro gefördert werden soll, wovon 10 Mrd. Euro aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß der CEF-Verordnung in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert

werden können. Die Förderung transeuropäischer Netze wurde damit gegenüber der aktuellen Finanzperiode wesentlich erhöht. Auch eine Förderung der Bekämpfung des Schienenlärms wird damit möglich sein. Eine Zustimmung des Europäischen Parlaments steht noch aus.

43. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, mit Betreibern von Umschlagsknotenpunkten dahingehend zu verhandeln, dass hier betriebsinterne LaTPS eingeführt werden, wie es bspw. im Hamburger Hafen seit Jahren erfolgreich in Kraft ist, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?

Die Bundesregierung hat sich auf die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes konzentriert, weil davon eine flächendeckende Wirkung mit gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis ausgeht. Das lärmabhängige Trassenpreissystem auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und die davon erwartete Umrüstung der eingesetzten Güterwagen auf leise Bremstechnik reduziert auch in Umschlagknotenpunkten die vom Schienenverkehr ausgehende Geräuschemission. Im Übrigen handelt es sich bei den Umschlagknotenpunkten in der Regel um Eisenbahnen und Anlagen, deren Betrieb in die Zuständigkeit der Länder fällt.

44. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, ein flächendeckendes Lärmmonitoring zu installieren, oder bevorzugt sie alternative Methoden, um Fortschritte im Kampf gegen Schienenlärm überwachen zu können?

Wenn ja, welche?

Lärmmonitoringstationen dienen einer punktuellen Überwachung der Lärmquellen. Dagegen ermöglicht die Umgebungslärmkartierung gemäß § 47c BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) eine flächendeckende Erfassung des Schienenverkehrslärms auf stark verkehrsbelasteten Schienenwegen. Durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen werden bei der Erstellung der Lärmaktionspläne sowie bei der Fortschreibung der Lärmkarten berücksichtigt, so dass die Verbesserung der Lärmsituation für Bürgerinnen und Bürger dokumentiert wird. In der zum 1. Januar 2013 aktualisierten Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist zudem festgelegt, dass im Gesamtkonzept zur Lärmsanierung die Zielerreichung der Lärmsanierung dokumentiert wird.

45. Welche neuen Impulse hat die Bundesregierung seit September 2009 im Kampf gegen Schienenlärm gesetzt, die nicht auf Beschlüssen der Vorgängerregierungen beruhen?

Die Bundesregierung bekennt sich zur Lärminderung als verkehrspolitischem Schwerpunkt. Entsprechend wurden in der gesamten Legislaturperiode jährlich im Bundeshaushalt 100 Mio. Euro bereitgestellt.

Nach einem intensiven Abstimmungsprozess mit der Europäischen Kommission und einem einjährigen Notifizierungsverfahren ist im Dezember 2012 das EU-weit erste lärmabhängige Trassenpreissystem eingeführt worden. Mit einer flächendeckenden lärmabhängigen Preisdifferenzierung für den Schienengüterverkehr auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und mit dem Förderbeitrag des Bundes in Höhe von bis zu 152 Mio. Euro wird die Trassenpreisdifferenzierung zur Lärm mindernden Umrüstung der Güterwagenflotte maß-

geblich beitragen. Dies kann auch über Deutschland hinaus EU-weit Pilotcharakter für Umrüstungsprogramme bei Bestandsgüterwagen haben.

Die Bundesregierung fördert ergänzend Investitionen in innovative Lärmschutzmaßnahmen mit einem Sonderprogramm Lärmschutz Schiene, für das in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt 40 Mio. Euro zusätzlich aus Mitteln des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II bereitgestellt werden.

46. Warum legt die Bundesregierung kein Sonderabschreibungsprogramm für die Umrüstung lauter Güterwagen auf, um die Anreizwirkung für die Wagenhalter zu erhöhen, möglichst schnell umzurüsten, und wie hoch schätzt sie die Kosten für eine solche Maßnahme?

Ein erheblicher Teil der in Deutschland verkehrenden Güterwagen wird von ausländischen Wagenhaltern eingesetzt, die in der Bundesrepublik Deutschland steuerlich nicht veranlagt werden. Ein Sonderabschreibungsprogramm würde nur die in der Bundesrepublik Deutschland steuerlich veranlagten Unternehmen und damit nicht alle Wagenhalter erreichen. Ein Sonderabschreibungsprogramm widerspräche auch dem Ziel der Bundesregierung, das Steuerrecht zu vereinfachen, Sonderregelungen abzubauen und im Interesse einer Konsolidierung der öffentlichen Haushalte steuerliche Subventionstatbestände zurückzuführen. Zudem könnte ein solches Sonderabschreibungsprogramm eine Beihilfe darstellen, die notifizierungspflichtig ist.

47. An welchem Datum tritt die am 29. November 2012 im Deutschen Bundestag beschlossene Abschaffung des Schienenbonus in Kraft, und welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, sollten sich die Verhandlungen zum Bundesverkehrswegeplan und der Beschluss des Bundesschienenwegeausbaugesetzes verzögern?
48. Hält die Bundesregierung es für möglich, dass nach der am 29. November 2012 beschlossenen Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahr 2020 Schienenbauprojekte in die Bauphase gehen, die noch mit Schienenbonus geplant und genehmigt wurden?
49. Welche Strecken werden voraussichtlich von der Abschaffung des Schienenbonus betroffen sein?
50. Wann tritt die Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung von Bestandsstrecken analog zur Abschaffung des Schienenbonus um 5 dB(A) in Kraft?

Die Fragen 47 bis 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesrat hat in der Sitzung vom 1. Februar 2013 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes den Vermittlungsausschuss des Deutschen Bundestages anzurufen. Am 23. April 2013 hat der Vermittlungsausschuss des Deutschen Bundestages dazu eine Beschlussempfehlung verabschiedet, auf die verwiesen wird.

51. Wie viele Streckenkilometer sind derzeit lärmsanierungsbedürftig, und mit welchen durchschnittlichen Kosten rechnet die Bundesregierung pro km?

Nach den im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm festgelegten Kriterien (Bundeshaushalt 2013, Kapitel 12 22, Titel 891 05) liegen unter Berücksichti-

gung des Schienenbonus bei insgesamt 3 700 km Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes die Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen vor. Davon sind rund 1 200 km saniert (Stand 2012), so dass noch rund 2 500 km zu sanieren sind. Hierfür ist nach den bisherigen Erfahrungen mit einem Kostensatz von rund 650 000 Euro/km zu rechnen.

52. Wie viele Streckenkilometer werden lärmsanierungsbedürftig sein, wenn der Auslösewert um 5 dB(A) abgesenkt wird, und mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung?

Bei Entfall des Schienenbonus sind zusätzlich rund 1 200 km Strecke sanierungsbedürftig. Die Kosten hierfür betragen wegen der dann erforderlichen Mehrung der betroffenen Immissionsorte (Verlängerung des zu sanierenden Netzes) und der Verbreiterung des Sanierungskorridors insgesamt ca. 1 200 Mio. Euro. Diese Kosten werden sich insbesondere an Strecken mit hohen nächtlichen Güterverkehrsanteilen signifikant reduzieren, wenn ein weitgehender Umrüstungsstand der Güterwagen auf Verbundstoffbremsen erreicht ist.

53. Werden die Schienenbauprojekte im neuen Bundesverkehrswegeplan mit oder ohne Schienenbonus berechnet, und falls ohne, auf welcher Rechtsgrundlage erfolgt dies, wenn das Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes erst danach in Kraft tritt?

Im Rahmen der gegenwärtig in Arbeit befindlichen Neukonzeption der Bundesverkehrswegeplanung wird selbstverständlich auch der Immissionsschutz sowohl im Bereich der Kosten- als auch der Nutzenfaktoren angemessen berücksichtigt werden. Details des Verfahrens, mit dem in den Jahren 2014 und 2015 die Projektbewertung durchgeführt werden wird, liegen derzeit noch nicht vor. Ob der Schienenbonus bei den Berechnungen zugrunde zu legen sein wird, hängt vom Inhalt der diesbezüglich vorgesehenen Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes ab.

54. Welche Gründe sieht die Bundesregierung, warum Bauvorhabenträger sich nicht nach der geltenden Rechtslage richten sollten, und warum sollten Bauvorhabenträger ohne den Schienenbonus rechnen, obwohl das Gesetz seine Abschaffung erst in der Zukunft vorschreibt?

Die Bundesregierung sieht keine Gründe, warum sich Bauvorhabenträger nicht nach der geltenden Rechtslage richten sollten.

55. Wie beurteilt die Bundesregierung die Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes bezüglich der eingeräumten Möglichkeit, bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes auf den Schienenbonus zu verzichten, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder einem Dritten getragen werden, hinsichtlich der verfassungsrechtlich garantierten Rechte auf Gleichbehandlung und körperliche Unversehrtheit?

Die Bundesregierung geht zunächst davon aus, dass sich die Frage 55 ebenfalls auf das 11. Änderungsgesetz zum Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Beschlussfassung des Deutschen Bundestages vom 29. November 2012 beziehen soll.

Die Bundesregierung ist überzeugt, dass der Deutsche Bundestag auch bei unmittelbar aus seiner Mitte eingebrachten Gesetzentwürfen die für den Gesetzgeber geltenden verfassungsrechtlichen Bindungen beachtet. Die Bundesregie-

rung wirkt – soweit sie beteiligt wird – ihrerseits auf die Vereinbarkeit solcher Gesetzentwürfe insbesondere mit höherrangigem Recht hin.

56. Wie gedenkt die Bundesregierung zu verhindern, dass Lärmschutz an Bundesschienenwegen davon abhängig wird, ob das Bundesland entstehende Mehrkosten kofinanzieren kann oder nicht?

Geeignete Lärmschutzmaßnahmen über den gesetzlich notwendigen Umfang hinaus können realisiert werden, soweit hierfür eine Finanzierung darstellbar ist. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, weitergehende Finanzierungen durch Dritte zu verhindern.

57. Bestehen Emissionsgrenzwerte für den Fahrweg, und wenn ja, inwieweit sind diese mit den Grenzwerten für Fahrzeuge und den bestehenden Immissionsgrenzwerten harmonisiert?

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche handelt es sich bei den Grenzwerten nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) um Immissionsgrenzwerte, die auf den Beurteilungspegel am Immissionsort abstellen. Der Vorhabenträger wird beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen durch die Grenzwerte verpflichtet und muss zur Einhaltung der Grenzwerte vorrangig Maßnahmen zum Schallschutz am Schienenweg oder auf dem Ausbreitungsweg vorsehen. Eine gesetzliche Regelung für bestimmte Emissionsgrenzwerte für den Fahrweg besteht nicht. Neue Schienenfahrzeuge haben die europäischen Emissionsgrenzwerte nach der „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität – Lärm“ einzuhalten.

58. Sieht die Bundesregierung Grund zu der Annahme, dass eine Kluft zwischen Richtlinien für Emissionen und Immissionen bestehen könnte, derart, dass bei Einhaltung aller Grenzwerte, dennoch überhöhte Immissionen festgestellt werden können?

Nein.

59. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Bau einer alternativen Trasse für das Mittelrheintal definitiv Bestandteil der in Auftrag gegebenen Korridorstudie für eine verkehrliche Konzeption des Eisenbahnkorridors Mittelrheinachse/Rhein/Main-Rhein/Neckar-Karlsruhe ist?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Anfang 2012 für den Eisenbahnkorridor Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Studie in Auftrag gegeben. Der Auftragnehmer der Studie soll eine verkehrliche Gesamtkonzeption für den Eisenbahnkorridor entwickeln und Vorschläge für den Ausbau der Infrastruktur unterbreiten. Die Ergebnisse dieser Studie werden Ende dieses Jahres erwartet. Zu den im Rahmen dieser Studie untersuchten Planfällen gehören auch rechts- und linksrheinische Alternativtrassen.

60. Welchen Zeithorizont erachtet die Bundesregierung für Planung, Genehmigung und Bau einer alternativen Güterverkehrsstrasse für den Güterverkehrskorridor Mittelrheintal als realistisch?

Erste Vorschläge für eine neue Güterverkehrsstrasse befinden sich gegenwärtig noch in einer sehr frühen Phase der Konzeptprüfung. Zum notwendigen Nachweis der Wirtschaftlichkeit für eine mögliche Aufnahme in den künftigen Bundesverkehrswegeplan sind deshalb noch keine Aussagen möglich.

