

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Annette Groth, Katrin Kunert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.

Halbierung des Schienenverkehrslärms bis zum Jahr 2020

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom November 2013 heißt es: „Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Bezuschussung für die Umrüstung auf lärmmindernde Bremsen setzen wir fort. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen – z. B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen.“

In der Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) der Bundesregierung vom 30. April 2014 auf Bundestagsdrucksache 18/1280 heißt es (S. 34): „Bei Güterzügen kann damit gerechnet werden, dass bis zum Jahr 2020 80 Prozent und bis zum Jahr 2030 100 Prozent der Güterwagen mit Verbundstoff-Klotzbremsen ausgestattet sind.“ Diese Festlegungen widersprechen der Aussage im Koalitionsvertrag, denn wenn im Jahr 2020 nur 80 Prozent umgerüstete Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz fahren, gibt es nicht gleichzeitig ein Verbot des Einsatzes nicht umgerüsteter Wagen.

Im Zuge einer Frage in einer Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages antwortete die Bundesregierung schriftlich zur Frage des Standes der Umrüstung wie folgt: „Von den Güterwagen, die im nationalen Fahrzeugregister erfasst sind, sind derzeit rund 17 000 Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgestattet“ (Ausschussdrucksache 18(15)22).

Neben dem nationalen Pilotprojekt „Leiser Rhein“, das auf die Umrüstung von 5 000 Güterwagen angelegt war, mit einer Umrüstung von derzeit lediglich knapp 1 500 Güterwagen (siehe Ausschussdrucksache 18(15)22) aber nur einen bescheidenen Beitrag zur Lärminderung leistet, gibt es nun begleitend zum am 9. Dezember 2012 eingeführten lärmabhängigen Trassenpreissystem (laTPS) eine weitere nationale Fördermöglichkeit über eine am 17. Oktober 2013 bekannt gegebene Förderrichtlinie (www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Finanzierung/laTPS/rl_latps.html?nn=639068), über die maximal 50 Prozent der Investitionsmehrkosten übernommen werden. Insgesamt ist das Förder volumen dabei auf 152 Mio. Euro begrenzt. Darüber hinaus besteht auf europäischer Ebene über die am 11. Dezember 2013 in Kraft getretene Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) die

Möglichkeit einer Förderung in Höhe von bis zu 20 Prozent der Kosten zur Umrüstung von Schienen-Güterwagen. Das Volumen dabei ist allerdings auf ein Prozent der CEF-Mittel begrenzt, die sich für den Verkehrssektor auf 26,25 Mrd. Euro belaufen.

Beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken werden die Lärmschutzmaßnahmen auf der Basis von Prognosen festgelegt. Rechtlich möglich ist es im Falle, dass nach Inbetriebnahme einer Strecke tatsächlich höhere Lärmbelastungen entstehen, nachträgliche Anordnungen zum Lärmschutz nach § 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zu erlassen. Laut Antwort der Bundesregierung vom 30. Mai 2014 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Herbert Behrens, Fraktion DIE LINKE., ist „eine Pflicht der Planfeststellungsbehörde zur Überprüfung, ob die dabei prognostizierten Beurteilungspegel während des Betriebs tatsächlich auftreten, [...] weder in der 16. BImSchV noch im BImSchG vorgesehen. Eine derartige Evaluierung findet nicht statt.“ (Schriftliche Frage 60 auf Bundestagsdrucksache 18/1684). Die Frage, inwieweit es in den letzten fünf Jahren entsprechende nachträgliche Anordnungen gegeben habe, konnte die Bundesregierung wegen der Kürze der Zeit nicht beantworten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Vorbereitungen trifft die Bundesregierung derzeit für die für das Jahr 2016 vorgesehene Evaluation des Standes der Umrüstung?
2. Sollen dafür ein oder mehrere Aufträge an Gutachter vergeben werden?
Wenn ja, jeweils wann, warum, und mit welchem Auftrag?
3. Zu welchem genauen Zeitpunkt sollen die Ergebnisse der Evaluierung vorliegen?
4. Wie viele Güterwagen verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Jahren 2010 bis 2013 in Deutschland?
 - a) Wie viele davon waren jeweils im nationalen Fahrzeugregister erfasst?
 - b) Wie viele davon (bitte für die unter Frage 4a abgefragten Wagen gesondert angeben) waren mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgestattet, und bei jeweils wie vielen Fahrzeugen davon handelte es sich um umgerüstete Güterwagen, und wie viele waren bereits bei der Zulassung entsprechend ausgestattet?
5. Hat die Bundesregierung bzw. das Eisenbahn-Bundesamt selber Kenntnis von allen in Deutschland verkehrenden Güterwagen, oder verfügt nur die DB Netz AG über die entsprechenden Informationen (bitte mit Begründung)?
6. Wird die DB Netz AG der Bundesregierung die ihr verfügbaren Informationen über die auf dem Netz der Schienenwege des Bundes verkehrenden Güterwagen und insbesondere die Angabe des jeweiligen Bremssystems zur Verfügung stellen, bzw. tut sie dies bereits regelmäßig oder unregelmäßig (bitte mit Begründung)?
 - a) Könnte die DB Netz AG diese Information verweigern, und wenn ja, mit welcher Begründung?
 - b) Wann, wie oft, und wie hat sich die Bundesregierung seit Beginn des Jahres 2010 über die auf dem Netz der Schienenwege des Bundes verkehrende Zahl an Güterwagen und deren Ausrüstung mit Bremssystemen informiert?
7. Wie viele Güterwagen waren in den Jahren 2010 bis 2013 jeweils im nationalen Fahrzeugregister registriert?

- a) Sind darin nur Güterwagen nationaler Halter registriert?
 - b) Wie viele der darin registrierten Güterwagen gehören der Deutschen Bahn AG (DB AG)?
 - c) Wie viele der registrierten Güterwagen davon sind mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgestattet, und bei jeweils wie vielen Fahrzeugen davon handelte es sich um umgerüstete Güterwagen, und wie viele waren bereits bei der Zulassung entsprechend ausgestattet (bitte unterschieden für DB AG und andere Halter angeben)?
8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage der DB AG, dass eine Umrüstung von 50 Prozent ihrer Güterwagen erst im Jahr 2017 zu schaffen sei?
 9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten – VPI – e.V. vom 14. Januar 2014, dass sich „diejenigen, die die Umrüstung weiter hinauszögern und darauf spekulieren, dass der Betrieb von Graugussbremsen auch noch 2020 noch erlaubt wäre, sich Wettbewerbsvorteile verschaffen“, da die „Subventionierung zwar die Kosten der Umrüstung“, „aber nicht die Mehrkosten des Betriebs“ abdecke (www.vpihamburg.de/file_downloads/1124, S. 19 ff.)?
 10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Betrieb umgerüsteter Güterwagen höhere Kosten verursacht, als der Betrieb von Güterwagen mit Graugussbremsen (bitte mit Begründung)?
 - a) Welche Informationen zu den Betriebskosten der verschiedenen Bremssysteme liegen der Bundesregierung vor?
 - b) Welche eigenen Untersuchungen hat sie diesbezüglich angestellt?
 - c) Wie viel höher liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Betriebskosten jeweils eines umgerüsteten und eines bereits mit einem lärmarmen Bremssystem ausgestatteten Güterwagens im Vergleich zu einem Güterwagen mit Graugussbremse?
 11. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung eines Güterwagens?
 12. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Zeitaufwand für die Umrüstung eines Güterwagens, in dem dieser nicht für den Verkehr zur Verfügung steht?

Können in dieser Zeit weitere Überprüfungs- oder Wartungsarbeiten durchgeführt werden (bitte mit Begründung)?
 13. Wie viele Hersteller für Verbundstoff-Klotzbremsen zum Ersatz bestehender Graugussbremsen in Güterwagen (sog. LL-Sohle) sind der Bundesregierung bekannt?
 - a) Welche Produktionskapazitäten haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils?
 - b) Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung ausreichende Kapazitäten zur Umrüstung von Güterwagen (bitte mit Begründung)?
 14. Kann ausgeschlossen werden, dass umgerüstete Güterwagen zu einem späteren Zeitpunkt wieder mit Graugussbremsen ausgestattet werden (bitte mit Begründung)?
 15. Welche Überlegungen gibt es innerhalb der Bundesregierung, die – nach Auffassung der Fragesteller bestehende – Diskrepanz zwischen dem finanziellen Anreiz für die Wagenhalter für eine spätere Umrüstung einerseits und der politischen Zielvorgabe einer Umrüstungsquote von 50 Prozent bis zum Jahr 2016 andererseits aufzulösen?

16. Gibt es Überlegungen, die höheren Betriebskosten über das – aus Sicht der Wagenhalter – in der derzeitigen Form nicht ausreichende Anreizsystem der lärmabhängigen Trassenpreise (laTPS) hinaus auszugleichen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche?

17. Wie soll die in der o. g. Ausschussdrucksache erwähnte „stärkere Spreizung der Trassenpreise“ zur „Erhöhung der Wirksamkeit des laTPS“ konkret ausgestaltet werden?

a) Wann soll dies umgesetzt werden (bitte mit Begründung)?

b) Gab es hierzu bereits Gespräche mit der DB Netz AG?

Wann ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum noch nicht?

18. Welche weiteren ordnungsrechtlichen Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms stehen der Bundesregierung außer den im Koalitionsvertrag explizit genannten Nachtfahrverboten für nicht umgerüstete Wagen zur Verfügung?

Welche davon präferiert die Bundesregierung (bitte jeweils begründen)?

19. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Umrüstung ausländischer Güterwagen befördern?
20. Soll das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ fortgeführt werden (bitte mit Begründung)?
21. Inwieweit unterscheiden sich die Förderbedingungen der beiden nationalen Förderrichtlinien zur Umrüstung von Güterwagen, insbesondere bezüglich der gewährten finanziellen Förderkonditionen?
22. Wie viele Anträge zur Förderung wie vieler Güterwagen sind nach der das laTPS begleitenden Förderrichtlinie bereits eingegangen?
23. Inwieweit unterscheiden sich diese beiden nationalen Förderprogramme jeweils von der Möglichkeit der Förderung über die CEF, insbesondere bezüglich der gewährten finanziellen Förderkonditionen?
24. Wie ist das Verfahren zur Beantragung einer Förderung zur Umrüstung aus der CEF?
25. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aus Deutschland bereits Anträge zur Umrüstung aus Mitteln der CEF?
- Wenn ja, die Umrüstung wie vieler Güterwagen ist beantragt?
- Wenn nein, wie erklärt sich die Bundesregierung dies?

Nachträgliche Anordnungen zum Lärmschutz

26. An welchen Streckenabschnitten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 aufgrund der Überschreitung des zuvor erwarteten Beurteilungspegels Lärmschutzmaßnahmen als nachträgliche Anordnungen gemäß § 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erlassen?
27. Durch wen können grundsätzlich nachträgliche Anordnungen im Sinne der vorhergehenden Frage bei wem beantragt werden (bitte das Verfahren für nachträgliche Anordnungen beschreiben)?
28. Auf Basis welcher Erkenntnisse sind grundsätzlich nachträgliche Anordnungen im Sinne der vorhergehenden Frage möglich?

29. Sind – vor dem Hintergrund, dass es keine Überprüfung der prognostizierten Beurteilungspegel während der Betriebsphase gibt – stattdessen die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung, die auf Basis der EU-Umgebungslärmrichtlinie regelmäßig auch für Schienenwege zu erfolgen hat, grundsätzlich eine geeignete Grundlage für den rechtssicheren Erlass nachträglicher Anordnungen im Sinne der vorhergehenden Frage (bitte mit Begründung)?
30. Inwieweit fließen Lärmmessungen an Schienenwegen in die Umgebungslärmkartierung der Schienenwege ein (bitte das Verfahren der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen beschreiben)?
31. In welcher Art und Weise, durch wen, und zu welchen Anlässen werden Lärmmessungen an Schienenwegen des Bundes durchgeführt?
32. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass es grundsätzlich problematisch ist, wenn es zwar einen Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gibt, jedoch keine entsprechende Überprüfung durch Lärmmessung erfolgt, ob die festgelegten Maßnahmen auch tatsächlich einen ausreichenden Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Schienenverkehrslärm entsprechend den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung erhalten (bitte mit Begründung)?
33. Plant die Bundesregierung diese nach Auffassung der Fragesteller konzeptionelle Schwäche des Immissionsschutzrechtes zu beheben (bitte mit Begründung)?

Besonders überwacht Gleis (BüG)

34. In wie vielen Fällen und auf jeweils welchen Strecken des Bundes gab es in den Jahren 2012 und 2013 Verstöße gegen die Auflage zur Durchführung von Messfahrten zur Kontrolle des BüG?
35. In wie vielen Fällen und auf jeweils welchen Strecken des Bundes gab es in den Jahren 2012 und 2013 Verstöße gegen die Auflage zum Schleifen?
Welche Sanktionen oder sonstige Maßnahmen wurden daraufhin jeweils angeordnet bzw. erlassen?

Berlin, den 17. Juni 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

