

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens,  
Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/1777 –**

### **Halbierung des Schienenverkehrslärms bis zum Jahr 2020**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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 Fördervolumen 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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 deutschlandweit zu halbieren. Wichtige Bausteine auf diesem Weg sind das Lärmsanierungsprogramm für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und das lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS).

Für die im Jahr 1999 eingeführte Lärmsanierung des Bundes stehen im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) seit dem Jahr 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Für das Jahr 2014 sind im Haushalt 130 Mio. Euro für Lärmsanierung an Schienenwegen veranschlagt. Vorrangig sollen solche Streckenabschnitte saniert werden, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist. Die Wirkung der Lärmsanierung lässt sich beschreiben in der erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der Anwohner, für die vor der Lärmsanierung Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte vorliegen. Bei einem Streckennetz von rund 33 600 Kilometern Gesamtlänge besteht bei 3 690 Kilometern Bedarf für Lärmsanierung. Davon wurden seit dem Jahr 1999 bereits 1 300 Kilometer in 968 Ortsdurchfahrten saniert. Insgesamt wurden bis Ende 2013 ca. 500 Kilometer Schallschutzwände errichtet und bei etwa 51 000 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftern) finanziell gefördert. Insgesamt wurden dafür Haushaltsmittel in Höhe von rund 840 Mio. Euro aufgewendet.

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystems (laTPS) eingeführt. Eckpunkte sind eine laufleistungsabhängige Bonuszahlung als Zuwendung des Bundes an die Wagenhalter in Höhe von 50 Prozent auf die fiktiven Mehrkosten für die Umrüstung auf Verbundstoff-Bremssohlen, begrenzt auf maximal 152 Mio. Euro und einer Laufzeit von 8 Jahren. Ab dem Jahr 2020 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren.

Nach dem Koalitionsvertrag wird die Förderung der Umrüstung in der neuen Legislaturperiode fortgesetzt. Für die Erhöhung der Wirksamkeit des laTPS soll eine stärkere Spreizung der Trassenpreise erfolgen. Im Jahr 2016 ist der Stand der Umrüstung zu evaluieren. Sollten bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, sind noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen zu veranlassen (Nachtfahrverbot für laute Güterwagen o. Ä.). Zudem sollen auf europäischer Ebene Initiativen ergriffen werden, mit denen sich Deutschland für die Einführung eines EU-Programms zur Förderung der Umrüstmehrkosten sowie für ein EU-weites Verbot lauter Güterwagen einsetzt.

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird die Evaluierung des Standes der Umrüstung der Bestandsgüterwagen so vorbereiten, dass Datenerhebung und anschließende Auswertung im Jahr 2016 durchgeführt werden können. Über die arbeitstechnische Organisation dieser Leistung ist noch nicht entschieden. Das Evaluierungsergebnis soll so rechtzeitig vorliegen, dass – abhängig vom Ergebnis der Evaluierung – noch in der 18. Legislaturperiode ordnungsrechtliche Regelungen beschlossen werden könnten.

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 verkeh-

rende Zahl an Güterwagen und deren Ausrüstung mit Bremssystemen informiert?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen keine Informationen über die in Deutschland tatsächlich verkehrenden Güterwagen vor. Die DB Netz AG hat keine detaillierte Kenntnis von verkehrenden Güterwagen auf ihrer Infrastruktur. Die DB Netz AG erhält keine Wagenlisten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Informationen haben im Detail ausschließlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

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)?

Die Anzahl der im deutschen Fahrzeugregister geführten Güterwagen liegt über die Jahre hinweg bei durchschnittlich ca. 180 000 Stück. Mit Stand vom 23. Juli 2014 sind 183 683 Güterwagen im Register eingestellt, die sowohl auf nationale als auch internationale Halter registriert sind. Auf die DB AG entfallen 82 608 Fahrzeuge.

Der Anteil der mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüsteten Fahrzeuge beträgt insgesamt 20 464 Stück. Bei der DB AG sind 9 473 (davon 7 041 bereits bei der Zulassung ausgerüstete und 2 432 umgerüstete Fahrzeuge) und bei den anderen Haltern 10 991 (davon 10 872 bereits bei der Zulassung ausgerüstete und 119 umgerüstete Fahrzeuge) gelistet.

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?

Die Bundesregierung nimmt die Aussage der DB AG zur Kenntnis.

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](http://www.vpihamburg.de/file_downloads/1124), S. 19 ff.)?

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie

laTPS) regelt die finanzielle Unterstützung des Bundes an die Wagenhalter. Die bei der Europäischen Kommission nach der Eisenbahnbeihilfeleitlinie notifizierte Förderrichtlinie laTPS legt einen Förderhöchstbetrag von 211 Euro je Achse fest. Dies entspricht der hälftigen Förderung der Umrüstmehrkosten. Die Förderung steht in- und ausländischen Wagenhaltern offen. Das mit 152 Mio. Euro ausgestattete Förderprogramm endet im Zieljahr 2020. Dann sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Netz verkehren. Die rechtlichen Voraussetzungen werden derzeit erarbeitet. Die Spekulation auf einen möglicherweise längeren Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz ist deshalb unbegründet.

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?

Nach den hier vorliegenden Erkenntnissen hat der Einsatz von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen erhöhte Betriebskosten im Vergleich zu Grauguss-Sohlen zur Folge. Verbundstoffsohlen schleifen die Radoberfläche glatt. Dieser Effekt, der auch für die Reduzierung der Rollgeräusche von Güterwagen verantwortlich ist, führt zu einem höheren Verschleiß der Räder. Die Standzeit der Räder verringert sich dadurch, da beim Einsatz von Grauguss-Sohlen nahezu ausschließlich der Rad-Schiene-Kontakt für den Radverschleiß ursächlich ist. Radscheiben-Bremssysteme können sich in Betriebskosten noch günstiger darstellen als Klotzbremsysteme, allerdings sind diese in der Anschaffung erheblich teurer, und Bestandsfahrzeuge können nur unter erheblichen Kostenaufwand umgerüstet werden.

Im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ wurden vorhandene Untersuchungen von Praxistests sowie Erfahrungen der Wagenhalter zusammengetragen und ausgewertet.

Die Höhe der Betriebsmehrkosten hängt vom Wagentyp, der Bremskonfiguration und ganz wesentlich vom Betriebseinsatz ab. Bei einem vierachsigen Güterwagen mit einer durchschnittlichen Laufleistung von 30 000 km pro Jahr wird von Betriebsmehrkosten von 836 Euro pro Jahr im Vergleich zum Einsatz von Grauguss-Sohlen ausgegangen.

11. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung eines Güterwagens?

Bei einem vierachsigen Güterwagen wird bei der Umrüstung von Grauguss-Sohlen auf LL-Sohlen mit Kosten in Höhe von 1 688 Euro gerechnet.

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)?

Bei einer Umrüstung von Grauguss-Sohlen auf LL-Sohlen fallen Umrüstzeiten in der Größenordnung von ein bis zwei Stunden an. Während dieser Zeit können auch andere Tätigkeiten im Rahmen eines regulären Werkstattaufenthalts durchgeführt werden.

13. Wie viele Hersteller für Verbundstoff-Klotzbremsten 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)?

Derzeit gibt es drei Hersteller, die zwei zugelassene LL-Sohlentypen produzieren.

Die Produktionskapazität liegt derzeit je Hersteller bei ca. 200 000 bis 250 000 Sohlen pro Jahr.

Das Projekt Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (LäGiV) hat die Entwicklung neuer Verbundstoffbremssohlen mit besserem Verschleißverhalten zum Gegenstand. Derzeit ist damit zu rechnen, dass in der zweiten Jahreshälfte 2015 zwei neue LL-Sohlentypen die endgültige Freigabe der UIC erhalten werden. Hier werden ebenfalls Produktionskapazitäten von 250 000 Stück pro Jahr angenommen.

Vor dem Hintergrund der bestehenden und künftigen Produktionskapazitäten geht die Bundesregierung davon aus, dass ausreichend Verbund-Bremsklotzsohlen zur Umrüstung von Güterwagen bereitgestellt werden können.

14. Kann ausgeschlossen werden, dass umgerüstete Güterwagen zu einem späteren Zeitpunkt wieder mit Graugussbremsen ausgestattet werden (bitte mit Begründung)?

Nein.

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?

Aus Sicht der Bundesregierung gibt es keine Diskrepanz zwischen dem finanziellen Anreiz und der politischen Zielvorgabe einer Umrüstquote von mindestens der Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen im Jahr 2016.

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?

Eine höhere Förderintensität für die Wagenhalter als die derzeit gewährte 50-prozentige Förderung der Umrüstmehrkosten ist nach der EU-Eisenbahnbeihilfeleitlinie nicht zulässig.

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?

Die DB Netz AG hat zum 9. Dezember 2012 – neben dem Förderprogramm des BMVI – eine Lärmkomponente in ihr Trassenpreissystem eingeführt. Ziel ist es, einen ergänzenden Anreiz zur Umrüstung und zum Einsatz leiser Güterwagen zu bieten. Dieses System adressiert ausschließlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und soll die Wirkung des Förderprogramms des Bundes unterstützen. Finanziert wird der EVU-Bonus zur Umrüstung und zum Einsatz leiserer Güterwagen über einen lärmabhängigen Trassenpreiszuschlag für laute Güterzüge.

Die Lärmkomponente der DB Netz AG ist am 01.06.2013 mit einem Trassenpreiszuschlag von 1 Prozent für laute Züge und einem laufleistungsabhängigen Bonus für den Einsatz leiser umgerüsteter Wagen gestartet. Für leisere Güterzüge, d. h. für Züge, die zu mindestens 80 Prozent aus leiseren Wagen bestehen, fällt kein Zuschlag an. Zum 1. Juli 2014 hat sich der Trassenpreiszuschlag auf 1,5 Prozent erhöht und gilt bis zum 13. Dezember 2014. Zum 14. Dezember 2014 wird der Trassenpreiszuschlag auf 2,0 Prozent angehoben. Am gleichen Stichtag werden auch die Anforderungen an Güterzüge verschärft. Diese gelten erst dann ab leiser, wenn mindestens 90 Prozent der Wagen leiser sind.

Das BMVI steht zum lärmabhängigen Trassenpreissystem in regelmäßigem Kontakt mit der DB Netz AG. Die Entwicklung des Trassenpreiszuschlags und die Definition leiserer Güterzüge wurde in diesen Gesprächen erörtert und die bisher stattgefundenen Entwicklung als aktuell wirksame Steuerungswirkung zur Bildung „leiser“ Güterzüge eingeschätzt.

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)?

Die Bundesregierung wird alle Eingriffs- und Gestaltungsmöglichkeiten prüfen, die als Ergebnis einer ordnungsbehördlichen Anordnung zu einer Reduzierung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemission führen können. Die Prüfung und Bewertung, welche Maßnahmen im Einzelnen in Betracht kommen und welche Auswirkungen von einer oder der Kombination mehrerer Maßnah-

men auf alle Beteiligten einwirken, ist noch nicht abgeschlossen. Daher kann derzeit noch keine Aussage dazu getroffen werden, welche Maßnahmen die Bundesregierung präferieren wird.

19. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Umrüstung ausländischer Güterwagen befördern?

Im Rahmen des lärmabhängigen Trassenpreissystems (laTPS) ist auch die Umrüstung von Güterwagen ausländischer Wagenhalter möglich, wenn die Kriterien der Förderrichtlinie laTPS vom 17. Oktober 2013 erfüllt sind. Zudem wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

20. Soll das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ fortgeführt werden (bitte mit Begründung)?

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ war bis zum Jahr 2012 befristet.

21. Inwieweit unterscheiden sich die Förderbedingungen der beiden nationalen Förderrichtlinien zur Umrüstung von Güterwagen, insbesondere bezüglich der gewährten finanziellen Förderkonditionen?

Das Förderprogramm zum Pilotprojekt „Leiser Rhein“, das nach der EU-Umweltbeihilfeleitlinie notifiziert worden war, sah eine Förderung der Umrüstmehrkosten sowie eine Förderung der in den ersten fünf Jahren anfallenden Betriebsmehrkosten vor. Die Förderintensität betrug 50 Prozent. Im Programm waren Mittel für die Umrüstung von insgesamt 5 000 Güterwagen vorgesehen. Die damalige Umweltbeihilfeleitlinie sah eine maximale Förderung von 7,5 Mio. Euro je Empfänger vor.

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie laTPS vom 17. Oktober 2013) sieht eine Förderung von bis zu 50 Prozent der Umrüstmehrkosten vor. Die Förderhöhe ist begrenzt auf 211 Euro je Güterwagenachse. Diese Förderrichtlinie ist nach der EU-Eisenbahnbeihilfeleitlinie notifiziert. Diese erlaubt nur die Förderung der Umrüstmehrkosten, ist aber hinsichtlich der Höhe je Förderempfänger nicht begrenzt. Insgesamt wird der Bund bis zu 152 Mio. Euro für dieses Förderprogramm bereitstellen.

22. Wie viele Anträge zur Förderung wie vieler Güterwagen sind nach der das laTPS begleitenden Förderrichtlinie bereits eingegangen?

Mit Stand vom 25. Juli 2014 sind nach der Förderrichtlinie laTPS fünf Anträge zur Umrüstungsförderung mit einer Gesamtzahl von 97 412 Güterwagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

23. Inwieweit unterscheiden sich diese beiden nationalen Förderprogramme jeweils von der Möglichkeit der Förderung über die CEF, insbesondere bezüglich der gewährten finanziellen Förderkonditionen?

Die CEF-Mittel werden an die Mitgliedsländer ausgezahlt, die CEF-Projekte fördern. Eine unmittelbare Förderung von Unternehmen ist nicht vorgesehen.



Gemäß CEF-Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b iv beträgt die finanzielle Unterstützung der Europäischen Kommission hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten bei Maßnahmen zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms, u. a. durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials, 20 Prozent der förderfähigen Kosten. Für diesen Förderzweck stellt die Europäische Kommission Haushaltsmittel i. H. v. 260 Mio. Euro für alle Mitgliedsländer bereit. Der Betrag entspricht 1 Prozent der für CEF Zwecke zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel.

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?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfahren bestimmt die Innovation and Networks Executive Agency der Europäischen Kommission (INEA) in ihrem Aufruf, Förderanträge zu stellen („call“). Ein entsprechender call ist noch nicht erfolgt.

#### 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?

Eine Zusammenstellung von Streckenabschnitten, an denen in den letzten sieben Jahren Lärmschutzmaßnahmen nachträglich angeordnet wurden, liegt der Bundesregierung nicht vor. Dafür wäre eine umfassende Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich, bei welchen Planfeststellungsbeschlüssen bzw. Plangenehmigungen nachträglich Anordnungen gemäß § 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) erlassen wurden.

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)?

Die Fragen 27 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Voraussetzung für nachträgliche Anordnungen gemäß § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG ist ein Antrag des Betroffenen bei der Planfeststellungsbehörde gemäß

§ 75 Absatz 3 Satz 1 VwVfG. Formelle Anforderungen an das Verfahren sind in § 75 Absatz 2 und 3 VwVfG geregelt. Die Umgebungslärmkartierung ist keine geeignete Grundlage für den rechtssicheren Erlass nachträglicher Anordnungen, da diese durch eine Berechnung, nicht jedoch durch eine Messung, erstellt werden. Auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen.

30. Inwieweit fließen Lärmmessungen an Schienenwegen in die Umgebungslärmkartierung der Schienenwege ein (bitte das Verfahren der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen beschreiben)?

Die Lärmmessungen an Schienenwegen sind nicht Bestandteil der Umgebungslärmkartierung der Schienenwege. Vielmehr erfolgt die Kartierung der Lärmquellen durch Berechnung entsprechend § 5 der Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes; Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).

Dabei werden zunächst die Emissionsdaten der untersuchten Lärmquellen und die topographischen Eigenschaften der Umgebung in einem schalltechnischen Modell zusammengeführt. Dann erfolgt, mithilfe geeigneter Programme, computergestützt eine Schallausbreitungsrechnung nach den einschlägigen Berechnungsvorschriften.

31. In welcher Art und Weise, durch wen, und zu welchen Anlässen werden Lärmmessungen an Schienenwegen des Bundes durchgeführt?

Die DB Netz AG führt seit dem Jahr 2013 probeweise Akustikmessungen der Schallabstrahlung des Zugverkehrs im Mittelrheintal durch. Hierdurch soll auch die nachhaltige Lärminderungswirkung der Verbundstoffsohlen gezeigt werden. Die Deutsche Bahn AG plant, diese Ergebnisse im Internet regelmäßig zu veröffentlichen. Zudem werden zu Versuchszwecken Schallmessungen am Gleis durchgeführt, um einzelne Komponenten des Schienenfahrwegs sowie des Rollmaterials zu optimieren. Im Rahmen der Überwachung des „besonders überwachten Gleises“ (BüG) erfolgen regelmäßige Messfahrten mit dem Schallmesszug der Deutschen Bahn AG zur Überwachung der planfestgestellten BüG-Abschnitte im Streckennetz der DB Netz AG.

32. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass es grundsätzlich problematisch ist, wenn es zwar einen Rechtsanspruch auf Lärmenschutzmaßnahmen 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)?

Der Ordnungsgeber hat mit der 16. BImSchV ein Rechenverfahren zur Verfügung gestellt, um eine belastbare Prognose – und damit eine Basis für eine Bewertung – für den zukünftig zu erwartenden Schienenverkehrslärm aufstellen zu können. Sie bildet die Grundlage für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, ob und wenn ja in welchem Umfang Schallschutzmaßnahmen von der Vorhabenträgerin ausgeführt werden müssen. Künftig erwarteter Schienenverkehrslärm kann naturgemäß nur durch Messungen erfasst werden.

33. Plant die Bundesregierung diese nach Auffassung der Fragesteller konzeptionelle Schwäche des Immissionsschutzrechtes zu beheben (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung kann die vom Fragesteller vermutete konzeptionelle Schwäche des Immissionsschutzrechtes nicht erkennen.

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?

Im Jahr 2012 gab es einen Verstoß gegen die Auflage zur Durchführung von Messfahrten zur Kontrolle des BüG. Der Verstoß betraf Messfahrten auf den Berliner S-Bahn-Strecken 6002 zwischen Nordbahnhof und Buch, 6020 in Moabit (Ring-S-Bahn) und 6036 zwischen Priesterweg und Lichterfelde Süd. Der Verstoß bestand in der Nichteinhaltung der Frist für die Regelüberwachung. Der Grund für die Nichteinhaltung der Frist war nach den Ausführungen der DB AG ein Defekt des Schallmesswagens. Die Messfahrten auf den genannten Strecken wurden mit etwa einmonatiger Verspätung nachgeholt.

Im Jahr 2013 wurden keine Verstöße gegen die Auflage zur Durchführung von Messfahrten zur Kontrolle des BüG festgestellt.

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?

Auf den nachfolgenden Strecken gab es Verstöße gegen die Auflage zum Schleifen:

Strecke 6036 Berlin Priesterweg–Lichterfelde Süd	
Strecke 6340 Halle (Saale) Hbf.–Guntershausen	(2 Bereiche)
Strecke 6350 Halle (Saale) Gbf.–Halle (Saale) Hbf.	(2 Bereiche)
Strecke 6351 Halle (Saale) Hbf.–Dieskau	(1 Bereich)
Strecke 6353 Halle (Saale) Hbf.–Halle-Ammendorf	(1 Bereich)
Strecke 4000 Mannheim–Basel–Konstanz	(6 Bereiche)
Strecke 4280 Karlsruhe–Basel	(4 Bereiche)
Strecke 5910 Fürth–Würzburg	(7 Bereiche)
Strecke 5920 Nürnberg–Ingolstadt	(8 Bereiche)

Das zuständige Infrastrukturunternehmen wurde mit Fristsetzung und Zwangsgeldandrohung zur Durchführung des Schleifens aufgefordert. Bis auf die Strecke 6036 wurde das Schleifen in angemessener Frist nachgeholt. Bei der Strecke 6340 traten witterungsbedingte Verzögerungen auf.

