

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6260 –**

Aktivitäten des Bundes zur Verringerung von Schienenlärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Jeder sechste Deutsche fühlt sich in seinem Wohnumfeld durch Schienenverkehr gestört oder belästigt. Dies ermittelte eine repräsentative Umfrage des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2014 (www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung).

Lärm wirkt sich negativ auf die menschliche Gesundheit aus: Er erhöht das Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Bluthochdruck zu erkranken. Eine wichtige Rolle spielen hierbei die Maximalpegel der Lärmbelastung und die Häufigkeit, mit denen diese Spitzenwerte insbesondere in den Nachtstunden auftreten. Eine Studie der Bundesländer Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Hessen (www.rlp.de/de/aktuelles/einzelansicht/news/detail/News/bahnlaerm-macht-krank/) leitet daraus konkrete politische Forderungen ab. Hierzu gehören ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz für Anwohnerinnen und Anwohner bestehender Schienenstrecken, die verkehrsträgerübergreifende Beurteilung von Verkehrslärm, die Festlegung von Maximalpegeln und die Schaffung der Rechtsgrundlagen für Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsbehörden zum Schutz vor Lärm und Erschütterung.

Die Bundesregierung bleibt beim Lärmschutz auf der Schiene weit hinter solchen Vorschlägen zurück. Die Grundprobleme, dass Menschen an Bestandsstrecken keinen Anspruch auf Lärmschutz haben, Lärm nicht verkehrsträgerübergreifend beurteilt wird und sich Lärmschutzmaßnahmen an Durchschnittswerten und nicht an Maximalpegeln orientieren, tastet die Bundesregierung nicht an. Die von der Bundesregierung getroffenen Maßnahmen sind nicht ausreichend, um den Schienenlärm zeitnah und wirkungsvoll zu bekämpfen. Das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Ziel, bis zum Jahr 2016 mindestens die Hälfte aller Güterwagen auf leisere Bremsen umzurüsten, wird verfehlt. Die im Haushalt für den Lärmschutz bereitgestellten Mittel stagnieren.

Eine ambitionierte Lärmschutzpolitik ist für den Gesundheitsschutz und die Akzeptanz des Bahnverkehrs in Deutschland dringend nötig. Erst recht, wenn man die von der Bundesregierung selbst prognostizierte Zunahme des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030 bedenkt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html).

Lärmmessung und Zugmonitoring

1. An welchen Stellen des deutschen Bahnnetzes befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung Dauermessstellen für Schienenlärm, und wie haben sich dort seit Bestehen der Messstellen die Lärmwerte entwickelt (bitte nach Bundesland und mit genauen Ortsangaben und Entwicklungen pro Jahr seit dem Jahr der Inbetriebnahme bis heute aufschlüsseln)?

Nach Kenntnis des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden in Deutschland dauerhafte Messstellen an den Standorten

- Rüdesheim-Assmannshausen durch das Land Hessen,
- Oberwesel durch das Land Rheinland-Pfalz,
- Osterspai und Boppard Bad-Salzig durch die Deutsche Bahn AG betrieben.

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass sie ihre Messergebnisse unter www.deutschebahn.com/laerm/Messstationen/ veröffentlicht. Messergebnisse der von Hessen betriebenen Messstelle in Assmannshausen veröffentlicht das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (www.hlug.de/no_cache/start/laerm/schienenverkehrs-laerm-im-mittelrheintal.html).

Messergebnisse der von Rheinland-Pfalz betriebenen Messstelle in Oberwesel veröffentlicht das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz (www.luwg.rlp.de/Aufgaben/Gewerbeaufsicht/Laerm/Schienenverkehrs-laerm/Messergebnisse/).

2. Wo sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell weitere Dauermessstellen für Schienenlärm in Planung?

Hierzu liegen keine Informationen vor.

3. Welche aktuellen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das sogenannte Zugmonitoring vor, bei dem während des laufenden Betriebes an vorbeifahrenden Zügen erkannt werden kann, ob, und welche Radsätze Schadstellen (Flachstellen, Polygone) haben und damit vermeidbaren Lärm erzeugen?
4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass sich die Lärmemissionen von Güterwagen durch Schadstellen an den Rädern erhöhen?

Wenn ja, um welchen Wert erhöht sich der Spitzenlärmpegel eines Güterwagens mit Grauguss- bzw. mit Verbundstoffbremsen durch Flachstellen oder Polygone (Unrundheiten) bei Tempo 80 km/h nach Kenntnis der Bundesregierung maximal?

5. Inwieweit können Schadstellen an den Rädern von Güterwagen mit Verbundstoffbremsen nach Kenntnis der Bundesregierung so viel zusätzlichen Lärm verursachen, wie Verbundstoffbremsen im Vergleich zu Graugussbremsen bei schadfreien Rädern in der Regel einsparen?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) führt das EBA im Mittelrheintal an der linken Rheinstrecke (2630) bei Brey und an der rechten Rheinstrecke (3507) bei Kestert Lärmmessungen durch. Gegenstand des Auftrags ist es, eine Analyse von Häufigkeit und Intensität von Radunrundheiten (Flachstellen, Polygone) vorzunehmen und über mögliche Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Anlieger zu berichten. Zu diesem Zweck wurden im Gleis Detektionsgeräte (Dehnungsmessstreifen und Beschleunigungsaufnehmer) für die Erkennung der Radunrundheiten ausgebracht und Mikrofonanlagen an der Strecke aufgestellt. Erst nach Ende des Messzeitraums und einer detaillierten Auswertung können statistisch belastbare Erkenntnisse gewonnen werden.

6. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass aus Gründen der Lärmvermeidung beschädigte Räder von Güterwagen so schnell wie möglich repariert werden sollten?

Ja.

7. Durch welche Verfahren ist es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit gewährleistet, dass Schadstellen an Rädern von Güterwagen frühzeitig erkannt werden?

Mit der Europäischen Richtlinie 2008/110/EG ist im Eisenbahnbereich die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) eingeführt worden, die mittels eines Instandhaltungssystems gewährleistet, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.

8. Welche Grenzwerte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit bezüglich der Größe von Flachstellen und Polygonen bei Rädern von Güterwagen?

Grenzwerte sind in Tabelle 7 im Abschnitt 6.2.2.1 der EN 15313-2010-10 „Bahnanwendungen - Im Betrieb befindliche Radsätze - Instandhaltung der Radsätze im eingebauten oder ausgebauten Zustand“ als anerkannte Regeln der Technik in Abhängigkeit von Radsatzlast, Geschwindigkeit und Raddurchmesser festgelegt. Die dort beschriebenen Werte stellen Betriebsgrenzwerte dar.

9. Welcher Anteil an Güterwagen verfügte gemäß der Messungen an der Messstation in Leutesdorf nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 an mindestens einem Rad über Schadstellen oberhalb der von der UCI empfohlenen Grenzwerte (bitte nach Monaten und nach allen Güterwagen, nach Güterwagen mit Graugussbremsen sowie Güterwagen mit Verbundstoffbremsen aufschlüsseln)?

Dem Bund liegen hierzu keine Messergebnisse vor.

10. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung ein Wagenmeister bei der vorgeschriebenen Sichtkontrolle vor Fahrtbeginn in der Lage, mit bloßem Auge alle Flachstellen ab 60 mm Länge an Rädern von Güterwagen zu erkennen?

Die Sichtkontrolle vor Fahrtbeginn dient dazu, erkennbare Schäden festzustellen, die Einfluss auf die Lauffähigkeit der Wagen haben könnten, sowie vorbeugenden Instandhaltungsbedarf bei Fahrzeugen anzumelden. Grundsätzlich sind Flachstellen mit einem betrieblichen Grenzmaß optisch erkennbar.

11. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung grundsätzlich betriebswirtschaftlich günstiger, kleinere Schadstellen an Rädern frühzeitig zu reparieren als größere Schäden später?

Falls nein, warum nicht?

Die betriebswirtschaftliche Optimierung der Instandhaltungsprozesse ist unternehmerische Aufgabe der für die Instandhaltung zuständigen Unternehmen.

12. Wo in Deutschland, Europa oder weltweit wird nach Kenntnis der Bundesregierung das „Zugmonitoring“ mit welchen Erfolgen für den Lärmschutz angewandt?

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in den Jahren 2003 bis 2014 einen Bericht zu sechs Messstellen in der Schweiz veröffentlicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Inwieweit sich Lärmessstellen auf den Lärmschutz auswirken, ist nicht bekannt.

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere“ Bremsen

13. Wie viele Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?

Mit Stand 2. Oktober 2015 sind im Nationalen Fahrzeugregister ca. 173 000 Güterwagen gelistet. Im Bestand enthalten sind ca. 21 100 Neuwagen mit Bremssohlen (K-Sohlen) nach Grenzwert der TSI Noise. Weitere 9 300 Wagen sind bereits auf Verbundstoffsohlen (LL-Sohlen) umgerüstet.

14. Welchen Anteil an gefahrenen Trassenkilometern hatten „leise“ Güterzüge (Züge mit mindestens 90 Prozent leisen Wagen) im Verhältnis zum gesamten Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung im laufenden Jahr 2015 (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?

Eine Auswertung für das laufende Jahr liegt noch nicht vor.

15. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die 159 000 Waggon, für die im April 2015 ein Antrag zur Umrüstung auf „leise“ Bremsen vorlag (vgl. Handelsblatt vom 21. April 2015), tatsächlich umgerüstet sind?

Mit Stand Oktober 2015 sind zur Umrüstung bis 2020 ca. 162 000 Güterwagen von 25 Unternehmen aus Deutschland, Frankreich, Österreich, Polen, Schweden, Spanien und der Schweiz angemeldet. Die Bundesregierung geht davon aus, dass diese Güterwagen entsprechend der Anmeldungen in Jahresscheiben bis 2020 umgerüstet sind.

16. Hält die Bundesregierung an dem im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegten Ziel, dass bis zum Jahr 2016 die Hälfte aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen umgerüstet sein sollen, fest, und wenn ja, wie trägt die Bundesregierung Sorge dafür, dass das Ziel erreicht wird?
17. Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung ziehen, wenn das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel, bis zum Jahr 2016 die Hälfte aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen umzurüsten, nicht erreicht wird?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI setzt sich dafür ein, dass die Umrüstung der Bestandsgüterwagenflotte bis zum Jahr 2020 verbindlich abgeschlossen wird. Aus Sicht der Bundesregierung soll in Übereinstimmung mit dem Koalitionsvertrag auf EU-Ebene ein entsprechendes Verbot ab 2020 angestrebt werden. Das BMVI erarbeitet entsprechende Regelungsentwürfe.

18. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Umrüstung auf „leise“ Bremsen die Möglichkeit einer Förderung von bis zu 70 Prozent der Kosten besteht (50 Prozent durch das nationale Förderprogramm und 20 Prozent durch die Connecting Europe Facility)?

Wenn ja, weshalb hat die Bundesregierung bislang die Position vertreten, dass eine über 50 Prozent hinausgehende Förderung nicht mit dem EU-Beihilferecht vereinbar wäre (vgl. u. a. Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Einzelstaatliche Beihilfen unterliegen den Grenzen der Europäischen Beihilfeleitlinien. Nach Äußerungen der Europäischen Kommission sei es die Absicht, eine zusätzliche Erstattung von bis zu 20 Prozent aus der Connecting Europe Facility zu gewähren, solange die kombinierten Mittel die Finanzierungslücke (erwartete Kosten abzüglich erwarteter Einnahmen) der Investitionen in die lärmreduzierenden Bremssohlen nicht überschreiten.

19. Hat die Bundesregierung, die einer Abwrackprämie für laute Güterwagen auf EU-Ebene aufgeschlossen gegenübersteht (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 18/4402), konkrete Maßnahmen ergriffen, damit eine solche EU-weite Abwrackprämie eingeführt wird, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung erwartet die angekündigte Erklärung der Europäischen Kommission zum Schienenverkehrslärm, und wird nach deren Auswertung das weitere Vorgehen abstimmen.

Lärmabhängige Trassenpreise

20. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus dem lärmabhängigen Trassenentgelt im Jahr 2014 und bislang im Jahr 2015?

Nach Angaben der DB Netz AG betrug das Entgelt für nicht leise Züge im Jahr 2014 insgesamt rund 7,4 Mio. Euro. Im Jahr 2015 wurde bis September ein Zuschlag für den Einsatz lauter Güterzüge in Höhe von 8,7 Mio. Euro erhoben.

21. Kann die Bundesregierung mittlerweile quantifizieren, wie viel Geld im Jahr 2014 durch das lärmabhängige Trassenpreissystem an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausbezahlt wurde, die einen Antrag auf Boni für umgerüstete Wagen gestellt haben (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Im Umrüstungsregister der DB Netz AG wurden für das Programmjahr 2014 insgesamt 6 210 Bonusanträge gestellt, davon 5 388 Anträge für umgerüstete Güterwagen genehmigt und ein Bonus an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Höhe von 1,47 Mio. Euro ausbezahlt.

22. Sind, abgesehen von der Erhöhung des Malus für Güterwagen ohne LL- oder K-Sohlen im Dezember 2015 (von 2 Prozent auf 2,5 Prozent des Trassenpreises), weitere Erhöhungen des Malus geplant?

Wenn ja, wann sollen diese erfolgen, und auf welche Prozentwerte des Trassenpreises soll die lärmabhängige Komponente dann steigen?

Der Aufschlag für laute Güterzüge wird im Förderzeitraum (jeweils zum Fahrplanwechsel) stufenweise angepasst und beträgt ab dem 13. Dezember 2015 2,5 Prozent.

23. Mit welcher Begründung erfolgt der Finanzierungskreislauf des lärmabhängigen Trassenpreissystems (Gebühren bzw. Boni) nach Kenntnis der Bundesregierung über die EVU und nicht über die Güterwagenhalter?

Entgegen der ursprünglichen Absicht der Bundesregierung, die Zuwendung an die Wagenhalter zu adressieren, bestand die Europäische Kommission im Rahmen des Notifizierungsverfahrens auf das heute geltende Fördermodell.

24. Inwieweit besteht aus Sicht der Bundesregierung eine ungleiche Wettbewerbssituation zwischen Straßen- und Schienenverkehr, weil beim Schienenverkehr die Trassenpreise lärmabhängig sind, die LKW-Maut jedoch lärmunabhängig ist?

25. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Lärmbelastungskosten bei der LKW-Maut genauso einzubeziehen, wie dies bei den Trassenpreisen für die Schienenbahnen bereits der Fall ist (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 44 auf Bundestagsdrucksache 18/4402, in der die Bundesregierung erklärte, sie prüfe entsprechende Änderungen am LKW-Mautsystem)?

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

Die Wettbewerbssituation zwischen Straßen- und Schienenverkehr wird von einer Vielzahl an Faktoren bestimmt. Die Einbeziehung von Lärmbelastungskosten bei der Lkw-Maut wird derzeit von der Bundesregierung geprüft.

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an und entlang der Schiene

26. Welcher Betrag wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im laufenden Jahr bisher aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes abgerufen?

Aus dem Lärmsanierungstitel sind mit Stand 8. Oktober 2015 im Haushaltsjahr 2015 insgesamt 61 581 980,26 Euro abgeflossen.

27. Welchen Betrag wird die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2015 und 2016 verbauen können?

Für 2015 wird aus dem Lärmsanierungstitel ein Mittelabfluss in vergleichbarer Höhe wie 2014 erwartet. Für 2016 erwartet die Bundesregierung von der DB AG einen möglichst vollständigen Mittelabfluss.

28. Weshalb sind im Entwurf des Bundeshaushaltes 2016 für die Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (Einzelplan 12, Haushaltstitel 891 05-742) 130 Mio. Euro vorgesehen und nicht 150 Mio. Euro, wie es das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Oktober 2014 angekündigt hatte (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3010)?

Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen können aus den für Schienenwegeinvestitionen in Kapitel 60 02 Titel 891 31 veranschlagten Mitteln (Zukunftsinvestitionsprogramm) finanziert werden.

29. Inwieweit ist die im Entwurf des Bundeshaushaltes 2016 zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes (Haushaltstitel 891 05-742) in den Erläuterungen formulierte Regelung, dass „ein Teil der zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 10 Mio. Euro für die Unterstützung bei höheren Wartungskosten nach Umrüstung auf lärm mindernde Bremsen im Güterverkehr verwendet werden“ kann, mit dem EU-Beihilferecht vereinbar?

Wenn diese Regelung nach Ansicht der Bundesregierung EU-rechtskonform ist, weshalb hat die Bundesregierung bislang eine gegenteilige Position vertreten (vgl. z. B. Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Aus den Mitteln des Lärmsanierungstitels werden auch die Ausgaben für laufleistungsabhängige Bonuszahlungen des lärmabhängigen Trassenpreissystems (Förderrichtlinie laTPS) für leise umgerüstete Güterwagen in Höhe von bis zu 152 Mio. Euro bei einer Förderintensität von 50 Prozent der Investitionsmehrkosten geleistet. Eine gegenüber dieser der EU-beihilferechtlich notifizierten Bundesförderung zusätzliche nationale Förderung des Bundes wird beihilferechtlich als nicht genehmigungsfähig bewertet. Entsprechend der Koalitionsvereinbarung hat sich das BMVI für eine ergänzende Europäische Förderung eingesetzt, für die beihilferechtliche Fragen bezüglich Wettbewerbsverzerrungen in der EU nicht einschlägig sind.

30. Liegt der Abschlussbericht zum „Flüsterschienen-Projekt“ bei Weinböhla mittlerweile vor (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Wenn ja, welche Vor- und Nachteile hat die seit dem Jahr 2013 bei Weinböhla getestete „Flüsterschienen“-Technologie als Schienenlärmschutzinstrument aus Sicht der Bundesregierung, und hält die Bundesregierung diese Technik für anwendungsfähig?

Falls nein, wann ist mit der Vorlage des Abschlussberichts zu rechnen?

Auf der Strecke Friedrichstadt – Elsterwerde (DB Streckennummer 6248) wurden auf insgesamt rund 3,5 km zwei verstärkte Schienenprofile im Hinblick auf ihren Einfluss auf das Rollgeräusch erprobt. Diese Erprobung war ein Teil der im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms umgesetzten Maßnahmen. Die Erwartung war, dass in Folge des verstärkten Schienenstegs eine Minderung der bei Zugüberfahrten auftretenden Schwingen und der daraus entstehenden

Schallabstrahlung auftritt. Hierzu hat die DB Netz AG berichtet, dass die Messergebnisse diesen Ansatz leider nicht bestätigt haben.

31. Welchen Beitrag kann nach Einschätzung der Bundesregierung die „RailRunner“-Technologie, mit der laut Herstellerangaben Sattelaufleger auf „Units“ transportiert werden, die durch Scheibenbremsen gebremst werden und mit Luftfederung sowie mit selbstlenkenden Achsen ausgestattet sind, zur Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr beitragen (vgl. www.railrunner.com)?
32. Inwieweit sind nach Einschätzung der Bundesregierung die 5 dB(A) gegenüber heutigen Standards im Güterzugbereich (Güterzüge mit LL- oder K-Sohlen) realisierbar, von denen der Hersteller spricht (vgl. www.railrunner.com)?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ausweislich des Internetauftritts bereitet die US-amerikanische Firma RailRunner einen Markteintritt auf dem Europäischen Markt vor. Bislang ist jedoch noch kein Zulassungsverfahren für entsprechende Fahrzeuge in Deutschland bekannt, so dass auch keine Aussagen zur Normenkonformität möglich sind.

33. Weshalb sollten aus Sicht der Bundesregierung feste Lärmgrenzwerte nicht auch für die Bestandsstrecken des deutschen Schienennetzes gelten?

Eine Setzung von Lärmgrenzwerten für die Infrastruktur ist nicht vorgesehen. Lärmgrenzwerte sind für Fahrzeuge in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität - Lärm (TSI Noise) festgelegt. Die Bundesregierung setzt sich gegenüber der Europäischen Kommission dafür ein, die in der TSI Noise festgelegten Grenzwerte für Neuwagen auf Bestandsgüterwagen zu übertragen.

Verbot lauter Güterwagen ab dem Jahr 2020

34. Trifft es zu, dass die Bundesregierung noch im laufenden Jahr einen Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen (mit Graugussbremssohlen) vorlegen wird (vgl. Berliner Morgenpost vom 1. September 2015), und wenn ja, was werden die wesentlichen Inhalte dieser Gesetzesinitiative sein?
35. Wird es sich bei diesem Gesetzentwurf tatsächlich um ein generelles Fahrverbot von lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz handeln?
Wenn nein, warum nicht, und durch welche Maßnahmen sollen die Lärmreduktionen auf der Schiene dann erreicht werden?
36. Wie will die Bundesregierung rechtssicher durchsetzen, dass nach dem Jahr 2020 keine lauten Güterzüge aus dem Ausland auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sein werden?
37. Sollte der Gesetzentwurf der Bundesregierung kein generelles Verbot von lauten Güterwagen ab dem Jahr 2020 beinhalten, sondern Lärmreduktionen durch andere Vorgaben anstreben (z. B. Geschwindigkeitsreduktion), inwieweit rechnet die Bundesregierung im Fall von vorgeschriebenen Geschwindigkeitsreduktionen für den Güterverkehr mit Verlagerungen von Verkehr von der Schiene auf die Straße?

Die Fragen 34 bis 37 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass ab dem Jahr 2020 laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Das BMVI erarbeitet derzeit eine entsprechende Regelung.

38. Welche Lärminderungen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch Geschwindigkeitsreduktion für Güterzüge erreicht werden, und um wie viel km/h müsste ein Güterwagen mit Graugussbremsen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich langsamer fahren, um den gleichen Lärminderungseffekt zu erreichen, wie durch die Ausrüstung mit Verbundstoffbremsen?

Grundsätzlich werden durch eine Geschwindigkeitsreduktion die Vorbeifahrtpegel reduziert, gleichzeitig aber die Vorbeifahrtdauer verlängert. Geschwindigkeitsreduzierungen können eine Umrüstung von Güterwagen generell nicht ersetzen, so dass von Seiten der Wagenhalter und Verkehrsunternehmen vorrangig die Einhaltung der Umrüstungsziele verfolgt werden muss.

39. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Europäische Kommission gegen ein Verbot lauter Güterwagen in Deutschland ab dem Jahr 2020 Einwände erhoben hat, und wenn ja, welche sind dies konkret?

Konkrete Einwände der Europäischen Kommission zu den Überlegungen des BMVI zu einem Verbot des Einsatzes lauter Güterwagen in Deutschland ab dem Jahr 2020 liegen nicht vor.

40. Welche Gutachten über die Konformität eines Verbotes lauter Güterwagen mit EU-Recht hat die Bundesregierung bisher in Auftrag gegeben, und was sagen diese Gutachten aus?

Das BMVI hat kein Gutachten zur Konformitätsüberprüfung eines Verbotes lauter Güterwagen mit EU-Recht in Auftrag gegeben. Auf die Antwort zu den Fragen 34 bis 37 wird verwiesen.

41. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung versucht und wird die Bundesregierung weiter versuchen, ein EU-weites Verbot lauter Güterwagen ab dem Jahr 2020 zu erwirken?

Die Bundesregierung ist auf verschiedenen Ebenen mit der Europäischen Kommission bzw. der Direktion Mobilität und Transport (DG MOVE) in Kontakt. Auf Initiative des BMVI hat die nationale Spiegelgruppe zur Evaluierung der TSI-Norm ein Votum für die Übertragung der Grenzwerte für Neuwagen auf Bestandsgüterwagen ab dem Jahr 2020 abgegeben. Auch die Hausleitung des BMVI hat sich gegenüber der Kommission positioniert.

Rheintalbahn

42. Welche Ausweichstrecken prüft das BMVI beim Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt des Mittelrheintals?

Das BMVI hat ein Gutachterkonsortium mit der Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe beauftragt. Diese Korridorstudie ist mittlerweile abgeschlossen und auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht. Zu der Studie ist ein Konsultationsverfahren durchgeführt worden, dessen eingegangene Stellungnahmen derzeit ausgewertet werden.

43. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Planungsstand beim Offenburger Tunnel sowie der zweigleisigen, autobahnparallelen Güterzugtrasse zwischen Offenburg und Riegel?

Der Planungsträger DB AG hat auf der letzten Sitzung des Projektbeirates am 26. Juni 2015 mitgeteilt, dass die Grundlagenermittlung und die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) für den Tunnel Offenburg bis zum Jahr 2019 abgeschlossen werden sollen. Die Entscheidung für die sog. BAB-Trasse hat der Projektbeirat erst am 26. Juni 2015 getroffen. Die DB AG wird auf dieser Grundlage mit den vorbereitenden Planungen unmittelbar beginnen und die bisherigen Planungen ruhen lassen.

44. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine Beschlussvorlage zum Tunnel in Offenburg (sogenannte Kernforderung 1) vorlegen, wie es der Projektbeirat am 26. Juni 2015 gefordert hat?
45. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine Beschlussvorlage zur zweigleisigen, autobahnparallelen Güterzugtrasse (sogenannte Kernforderung 2) vorlegen, wie es der Projektbeirat am 26. Juni 2015 gefordert hat?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entgegen der in der Frage gewählten Formulierung richtet sich die Bitte des Projektbeirates zur Herbeiführung der notwendigen Beschlüsse an die parlamentarischen Gremien des Bundes und des Landes Baden-Württemberg. Die Bundesregierung wird daher ihrerseits dem Deutschen Bundestag keine Beschlussvorlage zuleiten.

46. Bis wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Inbetriebnahme des Tunnels Offenburg möglich sein?
47. Bis wann werden nach Einschätzung der Bundesregierung die ersten Züge auf der autobahnparallelen Strecke zwischen Offenburg und Riegel fahren können?

Die Fragen 46 und 47 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des frühen Planungsstadiums und der noch ausstehenden Entscheidung des Deutschen Bundestages bzw. des Landtags des Landes Baden-Württemberg ist eine belastbare Aussage zum Inbetriebnahmezeitpunkt der in der Frage erwähnten Infrastruktur derzeit nicht möglich.

