Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, 11.12.2012
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Maßnahmen gegen Bahnlärm"
- Drucksache 17/11728

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben

vom 11.12.2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend **„Maßnahmen gegen Bahnlärm“**
- Drucksache 17/11728

Frage 1: *Welche Projekte werden bis zum Inkrafttreten des nächsten Bundesschienenwegeausbaugesetzes derzeit noch mit „Schienenbonus“ geplant, und welcher Baubeginn und welche Bauzeit sind für diese Projekte vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen)?*

Antwort:
Grundsätzlich wird bei allen Einleitungen von Planfeststellungsverfahren derzeit und bis zur Änderung der Rechtslage der sog. Schienenbonus berücksichtigt, soweit die 16. BImSchV anzuwenden ist. Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sind diese einzelnen Planfeststellungsverfahren, die unter dieser Prämisse bereits eingeleitet bzw. zukünftig noch eingeleitet werden, nicht durchgehend bekannt. Eine Neuregelung findet nicht auf Projekte, sondern auf jedes einzelne individuell durchzuführende Planfeststellungsverfahren Anwendung.

Eine Auflistung dieser einzelnen Planfeststellungsabschnitte, für die eine Neuregelung ggf. zukünftig anzuwenden ist, ist nicht möglich, weil der Zeitpunkt der Beantragung der Planfeststellung durch den Planungsträger Deutsche Bahn AG (DB AG), der u. a. vom erreichten Planungsstand abhängig ist, sowie der Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der Rechtsänderungen nicht abgeschätzt werden kann.

Frage 2: *Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Zulassung der LL-Sohle (LL: low noise, low friction), und was soll unternommen werden, falls die LL-Sohle keine Zulassung erhält?*

Frage 3: *Inwiefern verändern sich die Pläne zur Umrüstung auf leisere Güterwagen, falls die LL-Sohle nicht zugelassen wird und statt der LL-Sohle nur auf die teurere K-Sohle (K: Komposit) umgerüstet werden kann?*

Antwort:
Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

LL-Bremsklotzsohlen verschiedener Hersteller sind derzeit befristet bis 30.06.2014 zugelassen. Hintergrund ist dabei, dass die Betriebserprobung im Europe-Train abgeschlossen wurde und die Ergebnisse derzeit ausgewertet werden. Die Ergebnisse sind aber von der UIC noch nicht publiziert worden. Nach den Informationen, die der Bundesregierung vorliegen, kann mit einer positiven Zulassungsentscheidung bis zum Ende des 1. Halbjahres 2013 gerechnet werden.

Weiterhin fördert die Bundesregierung im Projekt „LäGiV (Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen) die Entwicklung weiterer Typen von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen des Typs „LL". Es kann davon ausgegangen werden, dass in überschaubarer Zeit weitere zugelassene LL-Bremsklotzsohlen zur Verfügung stehen.
Das vom BMVBS initiierte lärmabhängige Trassenpreissystem ist technikoffen angelegt und setzt nicht unbedingt die Verfügbarkeit der LL-Sohle voraus.

Frage 4: *Wie wirken sich die Vorbehalte der Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission auf die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise aus, nach der die Kosten zur Umrüstung der Wagen durch Tausch der herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen gegen lärmgeminderte Bremsen nur zur Hälfte des Aufwands gestattet ist und nicht wie vorgesehen in voller Höhe?*

Antwort:
Das vom BMVBS initiierte lärmabhängige Trassenpreissystem hat von Anfang an eine Bundeszuwendung in Höhe der Hälfte der Umrüstmehrkosten vorgesehen. Die Vorbehalte der GD-Wettbewerb beziehen sich auf den vom Eisenbahnsektor aufzubringenden Anteil und dessen Weiterreichung an die Wagenhalter.

Frage 5: *Welche Auswirkungen hat die Entscheidung der Kommission auf den Verwaltungsaufwand für Wagenhalter bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber?*

Antwort:
Die Wagenhalter erhalten jetzt eine laufleistungsabhängige Zuwendung aus Bundesmitteln in Höhe der Hälfte der Umrüstmehrkosten. Der vom Eisenbahnsektor aufzubringende hälftige Förderanteil wird nicht mehr direkt an die Wagenhalter gezahlt. Die DB Netz AG wird an die EVU einen laufleistungsabhängigen Bonus zahlen, wenn sie umgerüstete Güterwagen einsetzen.

Frage 6: *Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Wagenhalter jetzt mit der Umrüstung möglichst lange warten werden und erst mit Ablauf der Förderperiode im Jahr 2020 mit der Umrüstung beginnen?*

Frage 7: *Wann soll die Schwelle mit 80 Prozent umgerüsteten Wagen überschritten werden, ab der für Lärmbetroffene ein hörbarer Effekt eintritt?*

Antwort:
Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung, ob und wann ein Güterwagen umgerüstet wird, trifft der Wagenhalter unter Berücksichtigung seiner speziellen Situation. Die Bundesregierung geht davon aus, dass zum Ende der achtjährigen Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems 80 Prozent der eingesetzten Güterwagen leise sein werden.

Frage 8: *Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Lärmminderung zeitnah mit anderen Mitteln zu erreichen, und wie werden die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverboten eingeschätzt?*

Antwort:
Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen sind in der mittelfristigen Finanzplanung jährlich 100 Millionen Euro veranschlagt. Dabei können auch innovative Maßnahmen am Fahrweg zum Einsatz kommen. Betriebliche Beschränkungen im Eisenbahnverkehr sind nach der derzeitigen europäischen und nationalen Rechtslage aus Lärmschutzgründen nicht durchsetzbar. Die Bundesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass auf europäischer Ebene verbesserte Rahmenbedingungen zum Lärmschutz geschaffen werden.