

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kauch, Patrick Döring, Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Groß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand

Mit der Gemeinschaftsinitiative „Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand“ hat die Europäische Kommission ein Maßnahmenpaket zur Bekämpfung von Schienenlärm und zum Ausbau von Lärmbekämpfungsprogrammen in der Europäischen Union vorgelegt. Um einen effektiven Lärmschutz zu erreichen, sieht die Initiative eine Nachrüstung von Güterwagen mit geräuscharmen K- und LL-Bremssohlen und die Umrüstung des europäischen Güterwagenparks bis 2015 vor. Diese Maßnahmen werden durch lärmabhängige Trassenpreise (vgl. dazu die Neufassung der Richtlinie 2001/14/EG), die Einführung von Lärmemissionsgrenzen und durch Selbstverpflichtungen des Eisenbahnsektors ergänzt.

Die Fraktion der FDP hatte bereits am 14. Februar 2006 einen Antrag „Lärmschutz im Schienenverkehr verbessern – Marktwirtschaftliche Anreize nutzen, Schienenbonus überprüfen“ in den Deutschen Bundestag eingebracht (Bundestagsdrucksache 16/675). Dieser Antrag sah wie die Initiative der EU-Kommission die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vor. Er wurde vom Deutschen Bundestag mit der Mehrheit von CDU/CSU und SPD abgelehnt. Seitens der Bundesregierung wurde lediglich eine nationale Initiative ergriffen, die die Umrüstung mit Steuermitteln fördert, namentlich durch das im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ verankerte „Pilotprojekt und Innovationsprogramm zur lärmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen“. Marktwirtschaftliche Anreize wurden von der Koalition bisher nicht genutzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchem zeitlichen und inhaltlichen Vorbereitungsstand befinden sich die in der Gemeinschaftsinitiative vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz am aktuellen Schienenfahrzeugbestand?
2. Wie bewertet die Bundesregierung diese Maßnahmen?
3. Hält die Bundesregierung den Zeithorizont, eine Umrüstung des aktuellen europäischen Schienenfahrzeugbestandes bis zum Jahr 2015 abzuschließen, für realistisch?

Wenn ja, weshalb, und wenn nein, weshalb nicht?

4. Wie viele Güterwaggons werden im Jahresdurchschnitt täglich auf dem deutschen Schienennetz eingesetzt, und wie viele dieser Waggons gehören
 - a) deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU),
 - b) ausländischen EVU,
 - c) deutschen Privatwageneinstellern und
 - d) ausländischen Privatwageneinstellern?
5. Wie viele Güterwagen des aktuellen Schienenfahrzeugbestandes wurden seit Zulassung der K-Sohlen in der Bundesrepublik Deutschland und in der EU mit diesen umgerüstet (in absoluten Zahlen und in Prozent des Fahrzeugparks)?
6. Wie viele Güterwagen des aktuellen Schienenfahrzeugbestandes wurden in der Bundesrepublik Deutschland und in der EU bereits mit K-Sohlen neu angeschafft (in absoluten Zahlen und in Prozent des Fahrzeugparks)?
7. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung eines Güterwagens mit K-Sohlen?
8. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung eines Güterwagens mit LL-Sohlen?
9. In welchem zeitlichen Stadium befinden sich die für eine endgültige UIC-Zulassung (Union International de Chemins de Fer) erforderlichen großmaßstäblichen Feldversuche für LL-Sohlen?
10. Wann wird mit einer endgültigen UIC-Zulassung von LL-Sohlen zu rechnen sein?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise aus ökologischer und ökonomischer Sicht?
12. Befürwortet die Bundesregierung eines der drei vorgeschlagenen Grundmodelle zur Einführung von lärmabhängig gestaffelten Trassenpreisen: kostenneutrales Bonus-Malus-System, Bonus-System, Malus-System?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welches bevorzugt sie, und weshalb?
13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu Plänen der Europäischen Kommission für Rechtssetzungsakte zur Einführung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise?
14. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Beratungsstand im Ministerrat über die europaweite Einführung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise, und welche Position nimmt die Bundesregierung hier ein?
15. Teilt die Bundesregierung die rechtliche Beurteilung der Europäischen Kommission im Hinblick auf die beihilferechtlichen Probleme einer Einführung des Bonus-Systems?

Wenn ja, hat die Bundesregierung Vorschläge zur Behebung dieser Probleme, und wenn nein, weshalb kommt die Bundesregierung zu einer anderen rechtlichen Beurteilung?

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung von lärmabhängig gestaffelten Trassenpreisen vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Eurovignetten-Richtlinie?
17. Welche Auswirkungen möglicher lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise erwartet die Bundesregierung für die Bepreisung von Personenzügen (differenziert nach Nah- und Fernverkehr)?
18. Welche Möglichkeiten zur Minderung von Schallemissionen sieht die Bundesregierung bei Personenzügen?
19. Teilt die Bundesregierung die Folgenabschätzung der Europäischen Kommission bei Einführung einer uneinheitlichen Regelung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union?
20. In welchem Stadium befindet sich die Harmonisierung eines einheitlichen Systems für die Einstufung der von den Wagen verursachten Lärmemissionen?
21. Teilt die Bundesregierung die von der Europäischen Kommission dargelegte Haltung, dass es bei der Einführung von Lärmgrenzen dem Eisenbahnsektor überlassen bleiben soll, nach optimalen Lösungen zu deren Einhaltung zu suchen?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

22. Teilt die Bundesregierung die Empfehlung der Europäischen Kommission, in den Mitgliedstaaten für die Hauptstrecken des Schienengüterverkehrs Lärmemissionsgrenzen einzuführen, um das mit der Umrüstung erzielte niedrigere Geräuschniveau beizubehalten?
23. Wenn nein, warum nicht, und wenn ja, gibt es zur Sicherung dieses Geräuschniveaus alternative Wege, und um welche handelt es sich dabei gegebenenfalls?
24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Europäischen Kommission, dass die Industrie mit den Eisenbahnunternehmen und Wageneignern die Kosten für die Entwicklung der Verbundstoffbremssohlen tragen soll?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

25. Reicht aus Sicht der Bundesregierung das bestehende Förderprogramm RP7 und LIFE+ der Europäischen Kommission aus, um die Entwicklung der Verbundstoffbremssohlen voranzubringen?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

26. Plant die Bundesregierung neben den von der Europäischen Kommission bestehenden Programme wie RP7 und LIFE+ eigene Programme zur Entwicklung der Verbundstoffbremssohlen aufzulegen?
27. Wenn ja, wie werden die Absichten begründet, und mit welchen Mitteln sollen die Programme gegebenenfalls finanziert werden?

Berlin, den 20. Januar 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

