

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Patrick Döring, Angelika Brunkhorst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/11697 –

Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Auf welchem zeitlichen und inhaltlichen Vorbereitungsstand befinden sich die in der Gemeinschaftsinitiative vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz am aktuellen Schienenfahrzeugbestand?

Die EU-Kommission hat einen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 2001/14/EG in Aussicht gestellt. Derzeit läuft eine vorbereitende Studie im Auftrag der EU-Kommission, die anschließend in diesem Jahr hierzu eine Expertenarbeitsgruppe einsetzen wird. Im Rahmen des Pilotprojekts „Leiser

Rhein“ ist die Umrüstung einer begrenzten Anzahl von Güterwagen und eine Pilot-Wagenverfolgung vorgesehen. Auf Grund der Erkenntnisse des Pilotprojekts und der in Deutschland im Jahr 2008 eingesetzten Arbeitsgruppe zur Wagenverfolgung und lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung sollen Vorschläge für eine geeignete Ausgestaltung einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung erarbeitet werden.

2. Wie bewertet die Bundesregierung diese Maßnahmen?

Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt nachdrücklich die Initiative der Europäischen Kommission.

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?

Eine flottenbezogene Umrüstung des europäischen Güterwagenbestandes setzt gemeinschaftsweit wirksame Anreize für den transeuropäischen Verkehr voraus. Eine gemeinschaftliche Regelung einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung kann hierzu wesentlich beitragen. Differenzierte Übergangsregelungen für bestimmte Fallgestaltungen sind dabei zu erwarten. Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm sollen weitere Innovationen für die lärmmindernden Verbundstoff-Bremssohlen angestoßen werden und die Verfügbarkeit wirtschaftlicher Umrüttlösungen verbessert werden. Im Ergebnis des Pilotprojekts soll über die Einführung und Ausgestaltung einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung entschieden werden. Mit dieser Vorgehensweise zielt die Bundesregierung darauf, bereits im Jahr 2012 eine substanzielle Lärmminde- rung in der Bestandsflotte zu ermöglichen.

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?

Schätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) haben ergeben, dass von den ca. 150 000 deutschen Güterwagen etwa 105 000 von deutschen EVU gehalten werden und ca. 45 000 von Privatwagenhaltern. Wie viele von diesen Wagen im Durchschnitt täglich auf dem deutschen Schienennetz eingesetzt werden und wie viele ausländische Güterwagen hinzukommen, ist nicht zentral erfasst. Das EBA geht von insgesamt ca. 700 000 Güterwagen in Europa aus, wovon mindestens 10 Prozent Privatwagenhaltern zugeordnet werden müssen.

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)?

Auf die K-Sohle wurden in Deutschland und der EU außer zu Versuchszwecken keine Güterwagen umgerüstet. EU-weit ist von etwa 100 bis 200 umgerüsteten Fahrzeugen auszugehen.

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)?

Für die EU liegen keine vollständigen Daten vor. Die Deutsche Bahn AG hat 4 400 neue mit K-Sohlen ausgerüstete Güterwagen gemeldet. Angaben von Privatgüterwageneinstellern liegen nicht vor.

7. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung eines Güterwagens mit K-Sohlen?

Da relativ wenige Güterwagen auf K-Sohlen umgerüstet wurden, liegt eine statistisch abgesicherte Grundlage zu den Kosten nicht vor. Es sind je nach Wagenbauart unterschiedliche Umrüstkosten zu erwarten. Kostenschätzungen und Angaben aus der Schweiz lassen einen mittleren 4-stelligen Euro Betrag je Wagen erwarten.

8. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung eines Güterwagens mit LL-Sohlen?

Da auch hier relativ wenige Güterwagen auf LL-Sohlen umgerüstet wurden, liegt eine statistisch abgesicherte Grundlage zu den Kosten ebenfalls nicht vor. Die durchschnittlichen Kosten für eine Umrüstung auf die LL-Sohle dürften jedoch nur einen Bruchteil im Vergleich zur Umrüstung auf die K-Sohle betragen. Maßgeblich dürften hier daher weniger die Umrüstkosten, sondern die Mehrkosten der Sohlen und Kostenänderungen durch andere Verschleiß-eigenschaften sein. Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ soll auch hierzu Aufschluss geben.

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?

Drei verschiedene Sohlentypen befinden sich im Betriebstest, der bis Ende März 2009 abgeschlossen sein soll.

10. Wann wird mit einer endgültigen UIC-Zulassung von LL-Sohlen zu rechnen sein?

Die UIC will Ende April 2009 eine Studie vorlegen, in der alle Erkenntnisse zusammengetragen werden sollen.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise aus ökologischer und ökonomischer Sicht?

Im Schienenverkehr besitzt die Lärmproblematik einen besonderen Stellenwert, da überregionale Strecken häufig durch dicht besiedelte Gebiete führen und erhebliche Lärmbelästigungen der Anwohner zur Folge haben. Neben dem Bau von Lärmschutzwänden kommt der Anschaffung lärmarmen Güterwagons und der lärmindernden Umrüstung des Bestandes dabei besondere Bedeutung zu. Lärmabhängige Trassenpreise können vor allem die Umrüstung der Güterwagen auf alternative Bremssysteme stimulieren, die ein hohes Lärminderungspotenzial haben. Das Instrument entspricht dem Verursacherprinzip und

dem ökologischen Anliegen, externe Kosten zu internalisieren. Aus ökonomischer Sicht hängen die Wirkungen von der konkreten Ausgestaltung des Instruments ab. Im Rahmen des Pilotprojekts „Leiser Rhein“ lässt die Bundesregierung zurzeit Modelle für lärmabhängige Trassenpreise erarbeiten.

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?

Die Chancen und Risiken solcher Modelle werden im Rahmen des Projektes „Leiser Rhein“ erarbeitet und bewertet werden. Das Pilotprojekt soll auch hierzu Aufschluss geben.

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu Plänen der Europäischen Kommission für Rechtssetzungsakte zur Einführung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise?

In ihrer Mitteilung vom 8. Juli 2008 „Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand“ stellt die Europäische Kommission im Zuge der Neufassung der Richtlinie 2001/14/EG einen Vorschlag für Rechtsvorschriften für die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise in Aussicht. Die EU-Kommission hat eine Studie im Hinblick auf die Entwicklung und Harmonisierung wesentlicher Elemente dieser Regelungen in Auftrag gegeben.

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?

Zu dem von der EU-Kommission in Aussicht gestellten Vorschlag in Verbindung mit der Richtlinie 2001/14/EG liegt noch keine Befassung des Ministerrates vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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?

Eine Entscheidung über Gestaltung und Einführung von lärmabhängig gestaffelten Trassenpreisen ist noch offen. Erst anhand eines konkreten Ausgestaltungsvorschlages sind die Voraussetzungen für eine Notifizierung zu prüfen. Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ soll auch hierzu Aufschluss geben.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung von lärmabhängig gestaffelten Trassenpreisen vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Eurovignetten-Richtlinie?

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich, dass die EU-Kommission einen Vorschlag zur Eurovignetten-Richtlinie vorgelegt hat. Das Konzept für die Internalisierung externer Kosten sollte allerdings alle Verkehrsträger umfassen; es sollten möglichst effiziente Instrumente zum Einsatz kommen.

17. Welche Auswirkungen möglicher lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise erwartet die Bundesregierung für die Bepreisung von Personenzügen (differenziert nach Nah- und Fernverkehr)?

Das prioritäre Ziel der EU-Kommission ist die Senkung des von den Güterzügen ausgehenden Lärms. Wegen der überwiegend in den Nachtstunden liegenden Verkehrszeiten des Güterverkehrs steht der Personenverkehr derzeit nicht im Fokus der Aktivitäten. Bei dem Großteil des im Personenverkehr heute üblicherweise zum Einsatz kommenden Wagenmaterials sind dort aus heutiger Sicht keine Preisauswirkungen einer lärmabhängigen Differenzierung zu erwarten. Für den geringen Anteil im Nahverkehr, in dem noch graugussklotzgebremste Personenzüge verwendet werden, könnten Trassenpreisdifferenzierungen eine weitergehende Lärminderung stimulieren.

18. Welche Möglichkeiten zur Minderung von Schallemissionen sieht die Bundesregierung bei Personenzügen?

Eine geräuscharme Fahrzeuggestaltung bei Personenzügen liegt bereits im Interesse der Hersteller, um den oftmals als Leistungsanforderung und Qualitätsmerkmal im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung formulierten Komfortansprüchen der Fahrgäste zu genügen. Grundlegende Anforderungen an neue Personenzüge sind auch in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge – Lärm normiert. Ansatzpunkte für eine weitere akustische Optimierung können ein aerodynamisches Design, die Fahrwerksgestaltung und Konstruktion der Aggregate sein. Die Bundesregierung erwartet, dass sich durch den technischen Fortschritt wirtschaftlich vertretbare leisere Standards durchsetzen und wird entsprechende Standards im Rahmen der Europäischen Normsetzung aktiv unterstützen.

19. Teilt die Bundesregierung die Folgenabschätzung der Europäischen Kommission bei Einführung einer uneinheitlichen Regelung lärmabhängig gestaffelter Trassenpreise in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union?

Die Anreizwirkung lärmabhängiger Trassenpreise wird erhöht, wenn sie auf allen Strecken gelten, die von europäischen Schienenfahrzeugen, speziell Güterwagen, befahren werden. Dabei ist die von der EU-Kommission verfolgte Kohärenz der Regelungen ein wichtiger Aspekt, um die Verwaltungskosten zu begrenzen. Deshalb ist eine gemeinsame Einführung des Instruments in Europa zu befürworten. Im Hinblick auf die angestrebte Kohärenz der Zeitpläne wird die Bundesregierung auch die Option prüfen, das Instrument bereits im Vorgriff auf eine europäische Regelung national bzw. in Abstimmung mit Nachbarstaaten einzuführen.

20. In welchem Stadium befindet sich die Harmonisierung eines einheitlichen Systems für die Einstufung der von den Wagen verursachten Lärmemissionen?

Hierzu hat die Europäische Kommission eine Studie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse bis Oktober 2009 vorliegen sollen. Bereits heute sind mit der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge – Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005) für neue und umgebaute Güterwagen die jeweils maximal zulässigen Emissionen an Fahr- und Standgeräuschen EU-weit einheitlich vorgeschrieben.

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?

Aus Sicht der Bundesregierung ist eine Vorgehensweise aussichtsreich, die dauerhaft Anreize für die Entwicklung und Beschaffung lärmarmen Schienenfahrzeuge setzt und es den Unternehmen überlässt, wirtschaftlich und technisch entsprechende Lösungen nachzufragen und zu entwickeln.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung von Lärmkontingenten ist perspektivisch ein möglicher Schritt. Allerdings empfiehlt die Europäische Kommission, zuvor Kosten-Nutzen-Analysen durchzuführen, in denen die bis zu jenem Zeitpunkt durch Umrüstung und andere Mittel bereits erreichte Lärminderung berücksichtigt wird. Über die Einführung von Lärmkontingenten wird zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden sein. Die Bundesregierung hält lärmabhängige Trassenpreise zunächst für ein besser geeignetes Instrument. Damit wäre ein wichtiger und dauerhafter Anreiz für die Entwicklung und Beschaffung leiser Schienenfahrzeuge gegeben.

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 Verbundstoff-Bremssohlen aufzulegen?
27. Wenn ja, wie werden die Absichten begründet, und mit welchen Mitteln sollen die Programme gegebenenfalls finanziert werden?

Die Fragen 24 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist gemeinsames Ziel von EU-Kommission und Bundesregierung, die Lärmbelastung von Anwohnern an Schienenwegen zu reduzieren. Die Umrüstung auf lärmindernde Verbundstoff-Bremssohlen ist dabei ein wesentlicher Baustein. Die Industrie ist aufgefordert, hierfür geeignete Produkte zu liefern und sie gemeinsam mit den Eisenbahnunternehmen weiterzuentwickeln. Die Entwicklung von Verbundstoff-Bremssohlen wurde in der Vergangenheit und wird auch derzeit auf europäischer Ebene finanziell unterstützt (5., 6. und 7. EU-Forschungs-Rahmenprogramm, RP7, LIFE+). Mit Hilfe des Innovationsprogramms K- und LL-Sohlen des Bundes soll die Entwicklung erheblich beschleunigt und die Verfügbarkeit geeigneter Sohlen verbessert werden. Hierfür können Mittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes für bestehende Schienenwege bereitgestellt werden.

