



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0049-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 7. Dezember 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 7. Oktober 2016 unter der **Nr. 10468/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Flüsterbremsen“ für Güterwaggons gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Laut Jahresbericht 2015 der Schienen-Control wies das Fahrzeugregister der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft einen Bestand von 21.481 Güterwagen aus (S. 52/53 des Berichtes). Wie viele davon haben Flüsterbremsen?*
- *Wie viele davon sind jeweils im Einzelnen mit a) K-Sohle, b) LL-Sohle oder c) gegebenenfalls anderen lärmindernden Bremssohlen ausgestattet?*

Da die angefragten Daten nicht vom Fahrzeugregister nach EU-Richtlinien erfasst werden und auch die Umrüstung von älteren Güterwagen auf neue lärmarme Bremssohlen keinem behördlichen Genehmigungsvorgang unterliegt, erfolgten Anfragen einerseits beim Verband der Privatwagenbetreiber und andererseits bei den ÖBB (Rail Cargo Group). Als zusätzliche Informationsquelle diente ein auf die einzelnen Herkunftsländer der Güterwagen aufgeschlüsselter Bericht des Schweizerischen Bundesamts für Verkehr über den Zeitraum Januar bis Juni 2016.

Der derzeitige Umrüststand beträgt bei den ca. 4000 in Österreich beheimateten Privatgüterwagen ca. 33 bis 40 % lärmarme Bremssysteme, wobei dieser Anteil überwiegend K-Sohlen enthält und

LL-Sohlen nur bei langfristigen Vermietverträgen von Wagen, die vor 2007 behördlich zugelassen wurden, zum Einsatz kommen.

Bei den Wagen der RCG beträgt der aktuelle Anteil von Wagen mit K-Sohlen 30 bis 33%. Die Anzahl von Wagen mit LL-Sohlen und Scheibenbremsen ist derzeit noch vernachlässigbar.

Generell anmerken möchte ich, dass nur ca. 40 Prozent der in Österreich gefahrenen Güterwagenkilometer von im Inland beheimateten Wagen zurückgelegt werden, 60% demnach von ausländischen Güterwagen, die nicht in der genannten Summe von über 21 000 Stück enthalten sind. Was die Entwicklung der Schallimmission betrifft, die ein Gesamtbild über die tatsächlichen Fortschritte bei der Lärmsanierung aller in Österreich verkehrenden Güterwagen liefert, so konnten die entsprechenden Daten auf Basis der zwei im ÖBB-Netz aktiven mit Schallmessvorrichtungen versehenen Checkpoints innerhalb der verfügbaren Zeit für die Anfragebeantwortung nicht erhoben werden.

Eine entsprechende Arbeitsgruppe der EUAR (Eisenbahnagentur der Europäischen Union) befasst sich derzeit mit einer EU-kooordinierten Vorgangsweise zur Lärmsanierung der Bestandsgüterwagen mit dem Ziel, bis 2022 zumindest alle grenzüberschreitend verkehrenden Güterwagen auf lärmarme Bremssystemen verpflichtend umzurüsten. Die Rail Cargo Group (RCG) verfolgt das Ziel, diesen Zustand bereits zu Beginn des Jahres 2021 zu erreichen.

Zu den Fragen 3 bis 11:

- *Was war der konkrete Antrag und das Datum der Beauftragung/des Beginns der laut Vertagungsantrag im Verkehrsausschuss am 30.3.2016 „derzeit laufenden Evaluierung des Problems durch das Ministerium“?*
- *Was war bzw. ist das konkrete Ergebnis dieser Evaluierung und seit wann liegt dieses Ergebnis vor?*
- *Was bedeutet die Aussage des BMVIT-Abteilungsleiters, der den Einsatz von Flüsterbremsen „mittelfristig“ in Aussicht gestellt hat, konkret in Jahreszahlen?*
- *Ist daran gedacht, dafür ein spezielles Förderprogramm aufzulegen?*
- *Wenn ja: Welchen finanziellen Umfang hat dieses, welches Auftaktdatum und welche Laufzeit sind vorgesehen?*
- *Wenn ja: Wann wurde die Abstimmung dieses Programms mit der EU-Kommission gestartet und wann ist mit einem Ergebnis dieser Abstimmung zu rechnen?*
- *Wenn nein: Warum nicht?*
- *Die Deutsche Bahn will bis 2020 bereits alle Güterwaggons auf Flüsterbremsen umgerüstet haben. Wie sieht der konkrete Umrüstplan für Österreich aus und wann wird die vollständige Umrüstung in Österreich abgeschlossen sein?*

- *Welche Aktivitäten a) haben Sie bzw. Ihr Ressort gesetzt, b) werden Sie bzw. Ihr Ressort konkret bis wann setzen, um auch für den „Rest“ der auf Österreichs Schienenstrecken in Verwendung stehenden Güterwagen-Flotte die baldmöglichste Ausrüstung mit Flüsterbremsen voranzutreiben?*

Wie bereits in früheren Anfragebeantwortungen immer wieder betont wurde, ist beabsichtigt neben dem bereits umgesetzten streckenseitigen Lärmschutz den Bereich der fahrzeugseitigen Lärmschutzmaßnahmen weiter auszubauen.

Im Rahmen der bmvit-internen Evaluierung wurden mehrere Möglichkeiten des fahrzeugseitigen Lärmschutzes betrachtet. Ergebnis der Evaluierung war, dass die Einführung eines lärmabhängigen Schienenbenützungsentgelts gemäß Richtlinie 2012/34/EU und Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 (Bonus für auf Flüsterbremsen umgerüstete Güterwagen) angestrebt wird.

Da ein lärmabhängiges Schienenbenützungsentgelt bei der Europäischen Kommission notifiziert werden muss, wurden vor der Notifizierung ab Sommer 2016 Gespräche mit der Europäischen Kommission aufgenommen. Bisher haben Gespräche zwischen bmvit, ÖBB-Infrastruktur AG und der Europäischen Kommission im Juli 2016 und im November 2016 stattgefunden. Diese Vor-Notifizierungs-Gespräche sind noch nicht abgeschlossen.

Zielsetzung des bmvit und der ÖBB-Infrastruktur AG ist es, mit Dezember 2017 (Fahrplanwechsel 2017/2018) das lärmabhängige Schienenbenützungsentgelt einzuführen, um die Ausrüstung der Güterwagen-Flotten mit Flüsterbremsen bis 2021 bestmöglich zu unterstützen.

Was die Umrüstung der Güterwagen im ÖBB-Konzern betrifft, so soll unter der Annahme, dass mit Dezember 2017 ein lärmabhängiges Schienenbenützungsentgelt (Bonus für auf Flüsterbremsen umgerüstete Güterwagen) in Österreich eingeführt wird, der Anteil der mit Flüsterbremsen ausgerüsteten Wagen (umgerüstete und neue Wagen) gemäß den im bmvit vorliegenden Informationen mit Ende 2021 rund 92% betragen.

Mag. Jörg Leichtfried

