

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0019-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 23. Juni 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 23. April 2015 unter der **Nr. 4675/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmschutz beim Schienenverkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf Lärmschutzwände an Schienenverkehrswegen, und wie gewichtet sie zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen?*

Sowohl im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken als auch im Rahmen des Sanierungsprogrammes ist der Schutz der anrainenden Wohnbevölkerung vorrangig durch aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme und Lärmschutzwälle) zu bewerkstelligen.

In Fällen, in welchen die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist bzw. höher gelegene Wohneinheiten nicht durch aktive Maßnahmen geschützt werden können, werden passive (objektseitige)

Maßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen, sowie Schalldämmlüfter) vorgesehen. Ich darf festhalten, dass Österreich bei streckenseitigen Lärmschutzmaßnahmen im europäischen Vergleich führend ist.

Neben den Lärmschutzmaßnahmen, die im Zusammenhang mit Neubauprojekten ergriffen werden, wurden vom bmvit und den ÖBB, gemeinsam mit den Bundesländern auch auf den Bestandstrecken ein österreichweites Programm mit infrastrukturseitigen Maßnahmen, wie Lärmschutzwänden und Fensterförderung, umgesetzt, sodass die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr in Österreich niedriger gehalten werden konnte als in anderen vergleichbaren europäischen Ländern.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese im Einzelnen bezüglich der Gesichtspunkte Wirksamkeit, Kosten und Akzeptanz von Bürger_innen?*
- *Wie ist die Sicht der Bundesregierung zu möglichen lärmabhängigen Trassengebühren?*

Aktive Maßnahmen können aus infrastrukturseitigen und fahrzeugseitigen Maßnahmen bestehen. Aufgrund der Gegebenheiten des Schienenmarktes sind effektive fahrzeugseitige Lärminderungen nur langfristig und nur bis zu einem gewissen Grad erreichbar, sodass weiterhin auch infrastrukturseitige Maßnahmen erforderlich sein werden.

Aus meiner Sicht geht es im Zusammenhang mit streckenseitigen und fahrzeugseitigen Maßnahmen nicht um ein entweder oder, sondern um ein sowohl als auch. Neben dem bereits erfolgreich beschrittenen Weg des streckenseitigen Lärmschutzes besteht die Zielsetzung - im Rahmen der budgetären Möglichkeiten - durch fahrzeugseitige Maßnahmen im Hinblick auf die Umrüstung der Waggons auf lärmarme Bremssysteme ein zweites Standbein zu schaffen, um die Nachhaltigkeit und Verträglichkeit des Schienenverkehrs für Bevölkerung und Umwelt weiter zu verbessern.

Als mögliche Ergänzung zu den oben genannten, bereits gesetzten Aktivitäten beim streckenseitigen Lärmschutz, kommen ein Förderprogramm zur Umrüstung des Güterwaggonbestandes

auf lärmarme Bremssysteme sowie ein lärmabhängiges Schienenbenützungsentgelt in Frage. Die grundsätzliche Möglichkeit zur Anlastung von umweltbezogenen Kosten im Rahmen des Schienenbenützungsentgelts durch den Infrastrukturbetreiber ist auch in der Novelle des Eisenbahngesetzes vorgesehen, welche sich derzeit in Begutachtung befindet.

Zu Frage 4:

- *Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus lärmabhängigen Trassengebühren?*

In diesem Zusammenhang wurde von der Europäischen Kommission am 13. März 2015 eine Durchführungsverordnung (VO 2015/34/EU) zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen in Kraft gesetzt, die bei der Einführung von lärmabhängigen Schienenbenützungsentgelten zu beachten ist. Das Anreizsystem basiert primär auf einer Bonus-Regelung. Im Fall einer Umsetzung eines lärmabhängigen Schienenbenützungsentgelts muss vom Infrastrukturbetreiber ein Bonus in einer gewissen Mindesthöhe (mindestens € 0,0035 je Achse/km) eingeführt werden, sodass die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit lärmarmen Güterwagen weniger Schienenbenützungsentgelt an den Infrastrukturbetreiber zahlen.

In Ergänzung zum Bonus ist zwar auch die Einführung eines Malus möglich. Sofern ein Malus angewendet wird, darf seine Summe allerdings nicht höher sein als die Summe des Bonus. Im Falle der Umsetzung eines lärmabhängigen Schienenbenützungsentgelts werden dem Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG daher keine Einnahmen, sondern voraussichtlich zusätzliche Kosten entstehen, die vom Bund zu tragen wären.

Zu den Fragen 5, 6 und 8:

- *In welcher Weise wird der Qualitätsfaktor Lärm im österreichischen IBE-System (Infrastrukturbenützungsentgelte) berücksichtigt?*
- *In welcher Weise hat sich die Gewichtung und Bedeutung des Qualitätsfaktors Lärm im Rahmen der IBE-Regelungen seit 2007 verändert? Sind bis 2020 weitere Maßnahmen geplant?*
- *Schaffen die aktuellen lärmabhängigen Komponenten im Rahmen der IBE-Gestaltung aus Sicht Ihres Ressorts ausreichende Anreize für die Umrüstung von Zügen auf lärmreduzierende Bremsen oder wären Anpassungen sinnvoll und erforderlich?*

Das IBE-System der ÖBB-Infrastruktur AG enthält mehrere Anreizregelungen zu verschiedenen thematischen Bereichen. Diese Anreizregelungen umfassen aktuell – neben verkehrspolitisch induzierten IBE-Abschlägen für Einzelwagenverkehre – eine leistungsabhängige Entgeltkomponente („Performance Regime“ = Anreizregelung zur Minimierung von Verspätungen), eine Bonus-/Malusregelung abhängig vom Einsatz von gleisschonenden bzw. gleisbelastenden Triebfahrzeugen sowie streckenspezifische Zu- bzw. Abschläge u.a. zur Optimierung der Netzauslastung und Sicherung von Schienengüterverkehren auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Hinblick auf den Faktor Lärm wurde in den Jahren 2013 und 2014 für den besonders lärmsensiblen Bereich des Unterinntals eine Bonusregelung für leise Güterzüge (max. 20% Grauguss-Bremssohlen) bei gleichzeitigem Anreiz zur Nutzung der Neubaustrecke (Tunneltrasse) implementiert. Diese – von vornherein temporär konzipierte – Regelung ist 2015 ausgelaufen, da für die Güterzüge im Unterinntal nun in ausreichender Menge ETCS-ausgestattete Triebfahrzeuge vorhanden sind, welche die Neubaustrecke befahren können. Damit wurde das Ziel, die Lärmimmission für Anrainer auf ein gemäß Bescheidaufgabe zulässiges Ausmaß zu begrenzen, erreicht. Aktuell, d.h. in den veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG für die Netzfahrplanperioden 2015 und 2016 gibt es keine lärmbezogene Entgeltregelung.

Durch die sukzessive Erneuerung der Güterwagen (neue Güterwagen sind seit 2007 entsprechend TSI-Vorgabe „leise“) und die anlaufende Umrüstung von Güterwagen mit LL-Bremssohlen sollte sich die schienengüterverkehrsbedingte Lärmsituation in den nächsten Jahren laufend verbessern. Ob eine Beschleunigung der Umrüstungen bestehender – noch nicht TSI-konformer – Güterwagen durch finanzielle Anreize (Direktförderungen und/oder lärmabhängiges IBE) angezeigt ist, wird derzeit untersucht.

Zu Frage 7:

- *Wie steht Ihr Ressort zum Vorgehen der Schweiz, die Nutzung alter Güterwagen ab dem Jahr 2020 zu untersagen (www.nzz.ch vom 14. Juni 2014). Werden derartige Schritte auf europäischer Ebene diskutiert? Wenn ja, wie ist der Status, welche Allianzen gibt es dazu etc.?*

Im Zusammenhang mit der Frage, welche Schritte im Hinblick auf ein europaweites Verbot alter Güterwagen gesetzt werden, ist Ihnen bereits bekannt (siehe Ihren Entschließungsantrag Nr. 1102/A(E) XXV. GP vom 23. April 2015), dass die Europäische Kommission die Prüfung eines Vorschlages für eine Richtlinie über die Lärmreduzierung bei Güterzügen in Erwägung gezogen, jedoch keinen Vorschlag vorgelegt hat.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Welche flankierenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen plant Ihr Ressort um sicherzustellen, dass nach dem Jahr 2020 keine nicht auf lärmreduzierte Bremsen umgerüsteten Güterwagen mehr in Österreich unterwegs sind?*
- *Falls ja, auf welcher Rechtsgrundlage, und wie könnte dieses Vorgehen angesichts des europaweiten Güterwagenaustausches konkret umgesetzt werden?*
- *Falls nein, weshalb nicht?*

Alle in Österreich seit 1993 zugelassenen Güterwagen müssen bereits strengen Lärmemissionskriterien entsprechen. Seit 2006 gilt dies auch für alle innerhalb der EU zugelassenen Neubauwagen (TSI Lärm, aktuelle Fassung: Verordnung (EU) Nr. 1304/2014) und seit kurzem auch für alle neuzugelassenen Güterwagen der OTIF-Mitgliedstaaten.

Aus der Regelung der Schweiz und Deutschland, dass auch ab 2020/2021 nur mehr Fahrzeuge mit lärmreduzierten Bremsen auf deren Netz verkehren sollen, ergibt sich durch die Fahrzeuglangläufe im internationalen Verkehr (z.B. Hamburg-Graz) zwangsläufig, dass diese Fahrzeuge auch in Österreich mit lärmreduzierten Bremsen fahren werden.

Die Möglichkeit flankierender ordnungsrechtlicher Maßnahmen insbesondere hinsichtlich Güterwagen aus Drittstaaten wird derzeit noch geprüft. Eine Lösung innerhalb der EU-Staaten wird aber größtenteils eher auf europäischer Ebene zu finden sein.

Zu Frage 12:

- *Welche Position hat Ihr Ressort gegenüber Lärmquellen, die nicht direkt durch Züge verursacht werden, aber von Anwohnerinnen und Anwohnern zunehmend belästigend empfunden werden (z.B. Signaltöne an Bahnübergängen, Durchsagen an Bahnhöfen und Warnsignale in Baustellenbereichen), und welche diesbezüglichen Lärmschutzmaßnahmen hat Ihr Ressort bereits ergriffen bzw. plant Ihr Ressort zu ergreifen?*

Im Bahnverkehr hat die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn oberste Priorität. Warnsignale müssen dabei so gestaltet sein, dass sie ihren Zweck des Warnens erfüllen. Die diesbezüglichen Normen und Vorgaben werden auf europäischer, sowie nationaler Ebene von den Experten des bmvit maßgeblich mitgestaltet, wobei jeweils der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt wird, und somit u.a. umgebungs-lärmangepasste Warntöne ermöglicht werden.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Welche Mittel werden seitens Ihres Ressorts für die Lärmsanierung auf der Schiene zur Verfügung gestellt?*
- *Welche Investitionen tätigt die ÖBB AG selbst im Zeitraum 2014 bis 2019 (Aufgliederung nach Jahren) in die Lärmsanierung der Schienenstrecken?*

Für die Lärmsanierung an Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden/werden in den Jahren 2014 bis 2019 rund € 97 Mio. (2014: rd. € 11 Mio., 2015: rd. € 16 Mio., 2016: rd. € 17 Mio., 2017: rd. € 17 Mio., 2018: rd. € 18 Mio., 2019: rd. € 18 Mio.) durch die ÖBB-Infrastruktur AG aufgewendet, wobei die erforderlichen Mittel über den Rahmenplan gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz vom Bund (bmvit) zur Verfügung gestellt werden.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Wie viel Prozent der Güterwagen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Güterwagen der ÖBB Rail Cargo und der Güterwagen im gesamten europäischen Güterwagenpool sind nach Kenntnis Ihres Ressorts bislang auf lärmreduzierende Bremsbeläge umgerüstet?*
- *Mit welchem prozentualen Anteil umgerüsteter Güterwagen (bitte nach Güterwagen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen, Güterwagen der Rail Cargo und der Güterwagen im gesamten europäischen Güterwagenpool aufschlüsseln) rechnet Ihr Ressort bis zum Ende der Jahre 2016, 2018 und 2020?*

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass – wie mir die ÖBB mitteilen – derzeit nur für den Wagenhalter der Rail Cargo Group, die Rail Cargo Wagon, Angaben gemacht werden können. Es ist in diesem Zusammenhang zwischen lärmarmen Wagen und umgerüsteten Wagen zu unterscheiden. Unter den Überbegriff lärmarme Wagen fallen sowohl Neubauwagen, die bereits bei Auslieferung mit „leisen“ Bremssohlen ausgerüstet sind als auch umgerüstete Bestandswagen. Derzeit gibt es lediglich leise Neubauwagen. Umrüstungen an der Bestandsflotte sind geplant.

Der Anteil an lärmarmen Güterwagen der Flotte der Rail Cargo Wagon betrug mit Stand 31. Dezember 2014 rund 30%. Unter der Voraussetzung, dass Umrüstungsmaßnahmen für bestehende Güterwagen ergriffen werden, könnte der Anteil Ende 2016 rund 40%, Ende 2018 rund 60% und Ende 2020 rund 95% ausmachen und neben Neubauwagen auch umgerüstete Wagen beinhalten. Diese Informationen beziehen sich auf derzeitige noch nicht abgeschlossene ÖBB-interne Planungen, wobei auch die Finanzierung der Umrüstungsmaßnahmen noch nicht gesichert ist.

Zu Frage 17:

- *Gibt es in den Zulassungsbedingungen für Schienenfahrzeuge eine Vorschrift darüber, über welche Bremsbeläge Neufahrzeuge verfügen müssen und hält Ihr Ressort hierbei eine Vorschrift zugunsten lärmmindernder Bremsbeläge für sinnvoll?*

Gemäß generellen Regeln für normative Festlegungen dürfen technische Normen keine bestimmte Machart von Bremsbelägen vorschreiben. Die existierenden Regelwerke (u.a. TSI-Lärm) schreiben daher höchstzulässige Pegelwerte unter präzise definierten Betriebsbedingungen vor. Das erscheint völlig ausreichend, um für alle Neubaufahrzeuge das erhebliche technische Lärminderungspotential auch tatsächlich durchzusetzen. Dementsprechend besteht auf Vorschriftenseite für Neubaufahrzeuge auf nationaler Ebene weder Handlungsspielraum noch Handlungsbedarf.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde am 15.06.2015 um 14:06:22 Uhr mit der ID 4550/AB-XXV-GR-Anfragebeantwortung elektronisch signiert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-06-23T14:06:22+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	FqU4Cflfn0j646qWek6WEGd5WqVOVjuQCAVslk4eJfNO2r0q5TVGWEOSNdgp/u0GZ/rK5CqbCJBZUaq0IFa/Yv7WRqxGBVLON2ikTFVVF1cNDwcpLea3LICmpH8oByBkVr/nrL2wV/zEFFFFE8LtmRMAIaplp7fetwUbHGfNLISyVObyxQ2/tIOU1h/MldkomiE+jYZIEXa4vBgXDc1XCvOdQnyP03z13Pss005HLNlir+qmZE4sjdenINbmjRkfhu9oo8ZNWzvt49Wp7n5NygQaa0Ow2AGc8EGBsV7F29EjkeZilZDdFOOg9MGpotimQOk8g0/bvjiiJYxVc5LVUgA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	