



An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0032-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 3. August 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 3. Juni 2015 unter der **Nr. 5300/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Abschaffung des Schienenbonus gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 10:

- *Wird eine Abschaffung des Schienenbonus in Österreich angedacht?*
- *Wenn ja, innerhalb welchen Zeitraumes?*
- *Wenn nein, weshalb nicht?*
- *Wie viele Haushalte in Österreich würden von einer Abschaffung des Schienenbonus „profitieren“?*
- *Welche baulichen Maßnahmen wären bei Abschaffung des Schienenbonus notwendig und wie lange würde die Umsetzung dieser Maßnahmen dauern?*
- *Welche sonstigen Maßnahmen (z.B. Nutzung neuerer Loks und Zugsgarnituren, langsames Fahrtempo) wären bei Abschaffung des Schienenbonus notwendig und wie lange würde die Umsetzung dieser Maßnahmen dauern?*
- *Gibt es für den Fall der Abschaffung des Schienenbonus eine Prioritätenreihung, wann, wo und in welcher Reihenfolge welche Maßnahmen gesetzt werden?*
- *Wie hoch wären österreichweit bzw. aufgeteilt auf die einzelnen Bundesländer die Kosten im Falle der Abschaffung des Schienenbonus?*
- *Wer würde diese Kosten tragen?*

- *Ist aus Sicht des BMVIT die Abschaffung des Schienenbonus in den nächsten 5 bis 10 Jahren samt der damit verbundenen finanziellen Folgen überhaupt realistisch?*

Bei Vergleichen hat sich gezeigt, dass gleiche energieäquivalente Dauerschallpegel unterschiedlicher Lärmarten auf Menschen unterschiedlich wirken: Demnach wird etwa der gleiche Prozentsatz an Personen, der sich bei einem bestimmten energieäquivalenten Dauerschallpegel infolge Straßenverkehrs bereits als belästigt erachtet, bei Schienenverkehr grundsätzlich erst dann erreicht, wenn die Personen einem höheren energieäquivalenten Dauerschallpegel infolge Schienenverkehrs ausgesetzt sind. Dieser Differenz wird dadurch Rechnung getragen, dass für die Bildung des Beurteilungspegels aus dem energieäquivalenten Dauerschallpegel nach § 2 Abs. 4 SchIV ein Anpassungswert (von 5 dB) herangezogen wird.

Der durch das Wort „Schienenbonus“ vermittelte Eindruck, den Betroffenen würde beim Schienenlärm eine vergleichsweise höhere Belastung zugemutet, um für die Bahn aufgrund anderer günstiger Eigenschaften (z.B. wesentlich geringeres Unfallrisiko oder geringere Schadstoffemissionen) einen Vorteil zu verschaffen trifft nicht zu. In mehreren Untersuchungen hat sich allerdings gezeigt, dass bei ganz speziellen Situationen (z.B. zum Schienenverkehrslärm hinzutretenden weiteren Belastungen wie Erschütterungen oder besondere immissionsklimatologische Verhältnisse) der Schienenverkehrslärm anders wahrgenommen wird und das Erfordernis einer Korrektur des Anpassungswertes gegeben sein könnte.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) zu verweisen. Nach Punkt 2.2. des Anhang II dieser Richtlinie hatte die Kommission spätestens bis 1. Juli 2003 einheitliche Berechnungsmethoden zu erarbeiten. Im Hinblick auf diese Vorgabe wurde mit der Überarbeitung der SchIV abgewartet, um mehrfache Änderungen innerhalb kurzer Zeit zu vermeiden. Leider hat die Kommission jedoch erst im Vorjahr die Ausarbeitung dieser Berechnungsmethode abschließen können und soll diese in Kürze kundgemacht werden.


Die Reduktion der maximal zulässigen Lärmimmissionen von Schienenbahnen kann insbesondere durch Ausbau der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, durch Änderungen bei den eingesetzten Fahrzeugen (Umrüstung oder Modernisierung des Fahrzeugparks) und durch betriebliche Maßnahmen (z.B. Beschränkung der Geschwindigkeit oder der Kapazität von

Eisenbahnstrecken) erreicht werden. Alle diese Maßnahmen hätten letztlich Auswirkungen auf die Kostenstruktur für den Transport mit der Schiene (z.B. höhere Kosten für Bau und Erhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen, Rückgang der Einnahmen aus Infrastrukturbenützungsentgelten) und würden in erster Linie bei Eisenbahnunternehmen anfallen, letztlich aber wohl durch Ansteigen der Preise auf die Verbraucher überwältigt werden.

Die nicht vorgesehene, unterschiedslose generelle Streichung des als „Schienenbonus“ bezeichneten Anpassungswertes würde damit zu einer erheblichen Benachteiligung des Verkehrsträgers Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern und damit zu einer Verkehrsverlagerung führen. Der wohl nur schwer ermittelbaren Anzahl an Haushalten, die von einer Reduktion des Schienenverkehrslärms profitieren, wären daher jene Haushalte gegenüber zu stellen, die durch die damit ausgelöste Verlagerung des Verkehrs auf die Straße stärker belastet würden. Da eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße keine Zielsetzung ist, liegen hierzu auch keine entwickelten Umsetzungsszenarien samt darauf aufbauenden Kostenschätzungen vor.

Es ist aber vorgesehen, im Zuge der aktuell in Vorbereitung befindlichen Anpassung der Regelung für den Schienenverkehrslärm - unter Berücksichtigung der neuen europäischen Vorgaben - zielgerichtet jene Situationen zu identifizieren, bei denen der Anpassungswert infolge besonderer Situationen (z.B. Kumulationseffekte durch Lärm und Erschütterungen) allenfalls einer Reduktion bedarf.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert. 5127/AB-XXV-GR-Anfragebeantwortung	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-08-03T10:22:08+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	CRnUFkAOaEe0u+y/6sb4DS6Hmrk+mAQY7BGG4ehh8TGzyiEd7rksyT/jwXDwGRBY Ooe7ZuyR9Nc+/iCXvRJ6zaKxxfUudn7HGdfnVdIJRjmPIKEDeSnz3/FPyG6wlsOsa xtTZ2g9/opz8NQHw6gxxg++gZPu45G16JS/7gnCYkLE9zEePVFAeXZt2Ac5+vmWPeA CC80FbbVkpq4qTAHHyYupLhfic9ZksbpgZLjwo3ovBLHOgwcZhiuBF8L6l6JqNcpl JHy1iffloVqehELnd86Rl2h403EDtJGenFYcUQ2aKimVdUoVj8SE0ppAlp+o3W15H JfcRHxKlpZME/Y/Bw==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	