



Herrn
Ulrich Kelber MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 13.10.2011
Seite 1 von 3

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Sehr geehrter Herr Kollege,

Ihre Frage Nr. 23/Okttober:

Wie viele (absolut und prozentual) Güterwaggons sind bisher mit dem Pilotprojekt „Leiser Rhein“ umgerüstet worden und welche Hindernisse sind für die langsame Umrüstung verantwortlich?

beantworte ich wie folgt:

Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ sollen die Hürden einer erstmaligen Umrüstung gesenkt werden, indem Erkenntnisse zum erforderlichen Engineering und zu erforderlichen Zulassungen praktisch gewonnen und erprobt werden. Im Rahmen des Pilotprojekts „Leiser Rhein“ kann die Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen mit K- oder LL- Sohlen gefördert werden. Zur Umrüstung wurden bisher zwei Anträge von DB Schenker Rail gestellt und die Zuwendungsbescheide für die Umrüstung von insgesamt 1.250 Güterwagen im Dezember 2010 ausgereicht. Für die Umrüstung werden derzeit die zulassungsrelevanten Planungen und Nachweise erstellt. Die Versuche und Nachweisführungen laufen derzeit, so dass mit einer Zulassung für die konkreten Baureihen in den nächsten Monaten kurzfristig zu rechnen ist. Parallel bereitet der Zuwendungsempfänger die Serien-Umrüstung vor, die noch in diesem Jahr aufgenommen werden soll. Die Ergebnisse des Engineerings werden bei Bedarf weiteren Antragstellern zur Umrüstung gleicher Wagentypen zur Verfügung gestellt.



Seite 2 von 3

Aus der Sicht der Wagenhalter muss noch abschließend geklärt werden, wie sich Betriebskosten und Verschleiß mit den verfügbaren K-Sohlen und den befristet zugelassenen LL-Sohlen entwickeln. Verbesserte Aussagen zu den Verschleißkennwerten, sowie die Entwicklung und Erprobung verbesserter Reibbeläge werden aus den parallel laufenden Vorhaben des internationalen Eisenbahnverbandes UIC „Europe-Train“, sowie dem von der Bundesregierung geförderten Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremseklotzsohlen“ (LäGiV) erwartet.

Ihre Frage Nr. 24/Oktober:

Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung bisher unternommen, um ein EU-weites Programm für die Umrüstung alter Güterzüge/waggons flächendeckend umzusetzen bzw. wann rechnet sie mit einem solchen Programm?

beantworte ich wie folgt:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die Deutsche Bahn AG haben am 5. Juli 2011 eine Eckpunktevereinbarung zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise unterzeichnet. Diese Vorgehensweise ermöglicht die rasche Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems mit dem Ziel der Umrüstung des in Deutschland verkehrenden Güterwagenbestandes, und zwar unabhängig vom Herkunftsland. Der entsprechende Umrüstungsbedarf wird mit rund 180.000 Güterwagen veranschlagt. Die derzeit in der öffentlichen Auslage befindlichen Schienennutzungsbedingungen der DB Netz AG sehen den 09. Dezember 2012 als Einführungstermin für ein lärmabhängiges Trassenpreissystem vor. Die Vorgehensweise ist damit nicht abhängig von Abstimmungen zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise in anderen Mitgliedstaaten. Die Bundesregierung setzt sich auch auf europäischer Ebene für die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise ein. Es ist das gemeinsame Ziel der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG, nach Ende der Laufzeit des laTPS keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärminderung dauerhaft erhalten bleibt. Die anteilige Bundesförderung zum lärmabhängigen Trassenpreissystem wird entsprechend der beihilferechtlichen Regelungen bei der Europäischen Kommission notifiziert. Um eine abgestimmte Vorgehensweise in anderen Mitgliedstaaten zu ermöglichen, steht das BMVBS im Kontakt mit den europäischen Nachbarn.



Seite 3 von 3

Ihre Frage Nr. 25/Okttober:

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Studie „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“ von Prof. Greiser nach ausführlicher Auswertung, insbesondere konkret für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner am Flughafen Köln/Bonn?

beantworte ich wie folgt:

Die angesprochene Studie von Prof. Dr. Greiser wurde im Rahmen des Umweltforschungsplans des Bundesumweltministeriums durchgeführt. Die Studienergebnisse, die in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert wurden, konstatieren eine Korrelation zwischen nächtlicher Fluglärmbelastung und bestimmten Erkrankungen, die jedoch nicht den Nachweis einer Kausalität darstellt. Weitere wissenschaftliche Untersuchungen sind vorgesehen, um den Zusammenhang zwischen Fluglärm und gesundheitlichen Auswirkungen zu erforschen. Die Bundesregierung erwartet neue Erkenntnisse unter anderem aus der groß angelegten Lärmwirkungsstudie am Flughafen Frankfurt, an der sich auch andere Flughäfen und Verkehrsträger beteiligen.

Ihre Frage Nr. 26/Okttober:

Welche konkreten Präzisierungen plant die Bundesregierung im Luftverkehrsgesetz zum besseren Schutz vor Fluglärm für Anwohnerinnen und Anwohner an Flughäfen und wann ist mit einem entsprechenden Gesetzentwurf zu rechnen.

beantworte ich wie folgt:

Die Bundesregierung wird die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Festlegung von An- und Abflugrouten für den neuen Flughafen Berlin (BER) sowie für den Flughafen Frankfurt/Main (FRA) aufgrund der neuen Betriebspiste nach Abschluss vollständig analysieren, um Verbesserungsmöglichkeiten im Verfahren zu identifizieren.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

