

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an den Schienenwegen des Bundes

Im Jahr 1999 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstmals jährlich einen Betrag in Höhe von 100 Mio. DM beziehungsweise rund 51 Mio. Euro für ein Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ in den Bundeshaushalt eingestellt. Diese Mittel wurden weiter aufgestockt, so dass seit 2007 hierfür im Bundeshaushalt 100 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Das BMVBS stellte im Geschäftsjahr 2007 weitere 50 Mio. Euro aus Haushaltsrückständen des Bundes für die Beschleunigung der Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen für die DB Netz AG in Aussicht. Mit dem Programm werden Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen realisiert. Zunächst waren vorrangig Sanierungsmaßnahmen bei Härtefällen an bestehenden Schienenstrecken durchgeführt worden. Das Programm wird von der Deutsche Bahn AG (DB AG) abgewickelt. Die operative Gesamtprojektleitung (Bauherrenfunktion) für die vordringlich zu bearbeitenden Lärmsanierungsabschnitte nimmt im Auftrag der DB Netz AG die DB ProjektBau GmbH ein. Inzwischen ist der Gesamtbestand der Lärmsituation an den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes erfasst. Das BMVBS hat in Zusammenarbeit mit der DB AG eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes erstellt. Informationen einer DB-internen Sachstandsanalyse zum Jahresabschluss 2007 „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes“ zur Folge werden massive Mängel bei der Umsetzung des Programms festgestellt. Weiter wird kritisiert, dass die Mittel mehrfach nicht in vollem Umfang abgerufen wurden und die Kosten für die Projektabwicklung und Planung die Kosten für die eigentlichen Sanierungsmaßnahmen deutlich übersteigen. Das würde bedeuten, dass die DB AG deutlich zu hohe Projektabwicklungskosten veranschlagt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es richtig, dass das BMVBS im Geschäftsjahr 2007 zusätzliche 50 Mio. Euro aus Haushaltsrückständen des Bundes für die Beschleunigung der Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen für die DB Netz AG in Aussicht stellte?

2. Trifft es zu, dass der Vorstand der DB Netz AG diese zusätzlichen Mittel ohne Begründung gegenüber dem BMVBS abgelehnt hat?
Wenn ja, warum, und wie beurteilt die Bundesregierung diese Entscheidung?
3. Welche Mittel sind in den Jahren 1999 bis 2007 pro Jahr an die DB AG zur Abwicklung des Programms geflossen bzw. welche Mittel hat die DB AG tatsächlich pro Jahr abgerufen?
4. Ist es richtig, dass im Jahr 2007 von den bereitgestellten 150 Mio. Euro bzw. 100 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt lediglich ca. 45 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen für die tatsächliche Bauausführung verausgabt wurden?
5. Trifft die Behauptung zu, dass seit dem Jahr 2000 jedes Jahr trotz Aufstockung der Mittel nicht einmal 50 Prozent der zur Verfügung gestellten Mittel tatsächlich in Lärmschutzmaßnahmen investiert worden sind?
6. Wie groß war in den Jahren 1999 bis 2007 der Anteil der Mittel der von der DB AG für Planungsleistungen veranschlagt wurde?
7. Wie groß war in den Jahren 1999 bis 2007 der Anteil der Mittel der von der DB AG für Lärmsanierungsmaßnahmen veranschlagt wurde?
8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass im Jahr 2007 zusätzlich weitere ca. 17 Mio. Euro nur für Planungsleistungen der DB Netz AG für das Lärmsanierungsprogramm durch den Bundeshaushalt finanziert wurden?
9. Trifft es zu, dass in den neuen Bundesländern nur Sanierungsmaßnahmen im Umfang von 1,9 Mio. Euro vorgenommen wurden, dem gegenüber die DB Netz AG hierfür jedoch ca. 2,1 Mio. Euro Planungsmittel verausgabt, und gegenüber der DB AG abgerechnet hat?
10. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der nachgewiesene Planungskostenanteil in Ingenieur- und Planungsbüros bei vergleichbaren Planungsleistungen deutlich niedriger, bei ca. 8 bis 12 Prozent, als bei der DB AG liegt?
11. Wurde mit der ausführenden DB AG ein Planungskostenanteil von 13 Prozent vereinbart?
Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?
12. Ist es richtig, dass die DB Netz AG vom Bund einen 18-prozentigen Planungs- und Verwaltungskostenzuschuss auf alle Bauleistungen für ihren eigenen Aufwand erhält?
13. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die DB Projektbau GmbH entsprechend ihrem Projektvertrag mit der DB Netz AG ihren Aufwand bei der DB Netz AG mit jährlich weit über 30 Prozent Planungskostenanteil in Rechnung stellt?
14. Trifft zu, dass inzwischen der Anteil auf 18 Prozent Planungskosten angehoben worden ist?
Wenn ja, mit welcher Begründung?
15. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass in der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) weit geringere Planungskostenanteile vorgegeben sind?

16. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure derzeit so ausgelegt, dass es möglich ist, einen Planungskostenanteil der weit über 50 Prozent der Sanierungsmaßnahmen beträgt, in Anschlag zu bringen?

Wenn ja, was will die Bundesregierung tun, um diesem Umstand abzuheften?

17. Warum werden die Lärmsanierungsprojekte nicht ausgeschrieben, um durch Wettbewerb eine realistische Preisbemessung zu erzielen?

18. Welches Monitoring sieht die Bundesregierung vor, um die dem Auftrag entsprechende Abwicklung des Lärmsanierungsprogramms durch die DB AG zu prüfen?

19. Hat die Bundesregierung das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), als finanziell zuständige Aufsichtsbehörde für die Abwicklung des Programms, mit der Evaluierung des Lärmsanierungsprogramms beauftragt?

20. Welche Berichte des EBA liegen der Bundesregierung vor?

21. Wenn nicht, beabsichtigt die Bundesregierung das Programm einer externen Begutachtung zu unterziehen?

22. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Anteil der passiven Sanierungsmaßnahmen, z. B. der Einbau der Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen, überproportional rückläufig ist?

23. Trifft es zu, dass der Bau von Schallschutzwänden gegenüber den Maßnahmen zum passiven Schallschutz stark zugenommen hat?

24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass mehr als 60 Prozent aller Eisenbahnüberführungen in einem schlechten Zustand sind und hier kurzfristig durch die DB Netz AG Infrastruktur erhaltende wie lärmindernde Instandsetzungs- und Ersatzmaßnahmen zu veranlassen wären?

25. Hat die Bundesregierung die DB AG im Jahr 2007 aufgefordert, mit dem im Lärmsanierungsprogramm bereitgestellten Geld auch Maßnahmen zur Brückenentdröhnung umzusetzen?

26. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die DB Netz AG für die Sanierung der Eisenbahnüberführungen zuständig ist und hierzu auch Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik gehören, die durch die DB Netz AG Bahn finanziert werden müssen?

27. Trifft es zu, dass die im Jahr 2007 durch den Bund geforderten und geförderten Schienenschmierereinrichtungen gegen Lärmbelastungen an Schienenkurven von der Bahn nicht eingebaut wurden?

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung dagegen?

28. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass jenes seit 2007 durch den Bund geforderte und geförderte Verfahren des „Besonders überwachten Gleises – akustisches Schienenschleifen“ (BüG) nicht zur Ausführung kam?

Wenn ja, warum nicht?

29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine optimale Lärmreduktion nur mit einer Kombination von Maßnahmen wie dem Einbau der K-Sohlen (Kunststoffbremsbeläge) und einem regelmäßigen akustischen Schienenschleifen erreicht werden kann?

30. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms diese Verfahren zur Reduzierung des Fahrgeräusches angewendet werden?

31. Hält sich nach Auffassung der Bundesregierung die DB AG bei der Abwicklung und Umsetzung des Programms an die Kriterien der entsprechenden Förderrichtlinie respektive entspricht nach Ansicht der Bundesregierung die Priorisierung der Lärmsanierung den Kriterien der Förderrichtlinie?
 32. Behält sich die Bundesregierung ein Mitspracherecht beim Einsatz der Mittel bzw. der Schwerpunktsetzung?
 33. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die DB AG bei der Lärmsanierung Streckenabschnitte bevorzugt, auf denen sie in den nächsten Jahren den Güterverkehr wesentlich erhöhen will, die jedoch nicht den geltenden Förderkriterien entsprechen?
 34. Sind der Bundesregierung Sanierungsabschnitte bekannt, die nicht den Auswahlkriterien entsprechen?
- Wenn ja, wann und durch wen wurde die Bundesregierung darüber in Kenntnis gesetzt?
35. Wann wird die Bundesregierung die derzeitige Überarbeitung der bestehenden Förderrichtlinie „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ abschließen?
 36. Welche Kriterien sollen im Detail wie geändert werden?
 37. Beabsichtigt die Bundesregierung ein Absenken der Grenzwerte und die Streichung des so genannten Schienenbonus?
 38. Werden die beabsichtigten Änderungen an der Förderrichtlinie umfangreichere und frühzeitiger Lärmsanierungsmaßnahmen auslösen?
 39. Zielt die Überarbeitung der Förderrichtlinie darauf ab, bisher bestehende Mängel bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms abzustellen?

Berlin, den 21. Februar 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion