

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/8267 –**

**Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an den Schienenwegen des Bundes****Vorbemerkung der Fragesteller**

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 Lärm schutzmaßnahmen 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.

**Vorbemerkung der Bundesregierung**

Die Fragen beruhen offensichtlich auf einem Schreiben mit Kopf der DB AG vom Januar 2008, das verschiedenen Adressaten anonym übersandt wurde und auch dem BMVBS vorliegt. Dieses Schreiben ist nach Einschätzung des

BMVBS klar als nicht authentisch einzustufen und entbehrt überwiegend jeglicher sachlichen Grundlage.

Die Bundesregierung wird im Zusammenwirken mit allen Beteiligten die Anstrengungen zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen forciert fortsetzen. Sie hat zudem Ende 2007 ein Maßnahmenpaket zur Lärminderung bei bestehenden Güterwagen vorgelegt, in dem u. a. ein Pilotprojekt „Leiser Rhein“, ein Innovationsprogramm für leise LL- und K-Bremssohlen und die Vorbereitung eines emissionsabhängigen Trassenpreissystems vorgesehen sind. Dieses Engagement steht im Zusammenhang mit der Politik des Bundes, die eine entschlossene Lärmschutzpolitik zu einem Schwerpunkt ihres verkehrspolitischen Handelns gemacht hat und konzeptionell im Nationalen Lärmschutzbaukasten dargelegt hat.

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?

Nein

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?

Nein

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?

In den Jahren 1999 bis 2007 sind insgesamt rund 320,5 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt worden. Sie verteilten sich wie folgt auf die einzelnen Jahre:

<b>1999</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2000</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2001</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2002</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2003</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2004</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2005</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2006</b> <b>Mio. Euro</b>	<b>2007</b> <b>Mio. Euro</b>
0,69	7,16	19,42	41,15	56,13	52,24	50,98	39,80	52,96

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?

Nein

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?

Nein

6. Wie groß war in den Jahren 1999 bis 2007 der Anteil der Mittel der von der DB AG für Planungsleistungen veranschlagt wurde?

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?

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 abzuhelfen?

Die Fragen 6, 11, 12, 14 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungskosten werden entsprechend der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Förderrichtlinie) pauschal abgerechnet. Bislang gilt hilfsweise analog zur Regelung für Maßnahmen des Bundesschienenwegeausbauugesetzes ein Pauschalsatz von 13 Prozent. Auf der Grundlage eines Gutachtens, das vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überprüft worden ist, und einer entsprechenden Empfehlung des EBA soll dieser Pauschalsatz in der Förderrichtlinie auf 18 Prozent (mit Wirkung ab dem Jahr 2004) festgesetzt werden.

7. Wie groß war in den Jahren 1999 bis 2007 der Anteil der Mittel der von der DB AG für Lärmsanierungsmaßnahmen veranschlagt wurde?

Die Bahn veranschlagt keine Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen.

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?

Nein

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 verausgibt, und gegenüber der DB AG abgerechnet hat?

Nein

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?

Nein. Für Maßnahmen der Lärmsanierung ist im Übrigen zunächst eine sehr aufwändige Bestandsaufnahme der Lärm situation der betroffenen Gebiete entlang der Bahnstrecken erforderlich. Diese Bestandsaufnahme ist Grundvoraussetzung, unabhängig davon, ob aktiver oder passiver Lärmschutz realisiert werden soll.

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?

Über DB-interne Verrechnungen liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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

Für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes gewährt der Bund Zuwendungen nach Maßgabe der Förderrichtlinie. Zuwendungsempfänger sind die Eisenbahnen des Bundes. Zuwendungen werden gemäß der Förderrichtlinie auf Antrag des Zuwendungsempfängers durch Zuwendungsbescheid der Bewilligungsbehörde EBA gewährt. Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung gelten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung.

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

Das BMVBS führt einen regelmäßigen Jour-Fixe durch, in dem alle Beteiligten vertreten sind.

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

Das EBA ist Bewilligungsbehörde für alle Zuwendungen im Rahmen von Lärmsanierungsmaßnahmen. Dies beinhaltet auch die Prüfung des Nutzens der im Zuge der Umsetzung einer Lärmsanierungsmaßnahme vorgesehenen Maßnahmen auf der Grundlage der Förderrichtlinie.

20. Welche Berichte des EBA liegen der Bundesregierung vor?

Im Rahmen der Prüfung der Antragsunterlagen auftretender Klärungsbedarf ist zunächst zwischen dem EBA und dem Antragsteller zu regeln. Fragen grund-sätzlicher Bedeutung werden im Jour-Fixe behandelt.

21. Wenn nicht, beabsichtigt die Bundesregierung das Programm einer exter-nen Begutachtung zu unterziehen?

Nein, auf die Antworten zu den Fragen 18 bis 20 wird verwiesen.

22. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Anteil der passiven Sanie- rungsmaßnahmen, z. B. der Einbau der Schallschutzfenster und Lüf-tungseinrichtungen, überproportional rückläufig ist?

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

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels richtet sich – entsprechend der Förderrichtlinie – nach den örtlichen Verhältnissen. Die Abwägung zwischen aktiven und passiven Maßnahmen erfolgt nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten, wobei die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maß-nahmen berücksichtigt wird.

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

Nein

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?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen zur Lärminderung an lärmintensiven Brücken sind Bestandteil der Förderrichtlinie. Dabei ist festgelegt, dass Lärminderungsmaßnahmen gleichzeitig mit Instandhaltungsarbeiten ausgeführt werden dürfen, die in der Verantwortung der DB AG liegen.

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

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung dagegen?

Nein, Schienenschmiereinrichtungen sind Bestandteil der Förderrichtlinie.

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?

BüG-Maßnahmen zur Lärminderung sind Bestandteil der Förderrichtlinie. In 2007 wurden von der Bahn allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt, bei der das Verfahren „BüG“ angewandt wurde.

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?

Ja, dies ist auch im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket des BMVBS so vorgesehen.

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

Die Förderrichtlinie enthält bereits entsprechende Vorgaben.

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?

Die Förderrichtlinie ist maßgebend für die Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen und von dem Zuwendungsempfänger DB AG zu beachten. Die Priorisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen ist Gegenstand des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung, das von der Bundesregierung gemeinsam mit der DB AG erarbeitet worden ist.

32. Behält sich die Bundesregierung ein Mitspracherecht beim Einsatz der Mittel bzw. der Schwerpunktsetzung?

Ja

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?

Nein

34. Sind der Bundesregierung Sanierungsabschnitte bekannt, die nicht den Auswahlkriterien entsprechen?

Wenn ja, wann und durch wen wurde die Bundesregierung darüber in Kenntnis gesetzt?

Nein

35. Wann wird die Bundesregierung die derzeitige Überarbeitung der bestehenden Förderrichtlinie „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ abschließen?

Ein konkreter Zeitpunkt für den Abschluss der Überarbeitung der Förderrichtlinie steht noch nicht fest.

36. Welche Kriterien sollen im Detail wie geändert werden?

Dies ist Gegenstand der derzeit laufenden Bestandsaufnahme der im Zuge der Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen gewonnenen Erkenntnisse.

37. Beabsichtigt die Bundesregierung ein Absenken der Grenzwerte und die Streichung des so genannten Schienenbonus?

Dies ist nicht Gegenstand der Überarbeitung der Förderrichtlinie.

38. Werden die beabsichtigten Änderungen an der Förderrichtlinie umfangreichere und frühzeitigere Lärmsanierungsmaßnahmen auslösen?

Die Förderrichtlinie regelt die Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen. Der Inhalt und der Umfang des Lärmsanierungsprogramms ist Gegenstand des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung.

39. Zielt die Überarbeitung der Förderrichtlinie darauf ab, bisher bestehende Mängel bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms abzustellen?

Die Überarbeitung der Förderrichtlinie dient der Aktualisierung.

