

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Gustav Herzog, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Kerstin Griese, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Dr. Barbara Hendricks, Petra Hinz (Essen), Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Rita Schwarzelühr-Sutter, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Umsetzung von Maßnahmen im Kampf gegen Schienenverkehrslärm**

Mobilität von Gütern und Personen ist eine grundlegende Voraussetzung für unsere arbeitsteilige Industriegesellschaft. Sie ist nicht nur notwendig, um Arbeit und Wohlstand dauerhaft zu sichern, sie stellt auch einen wesentlichen Teil unserer Lebensqualität dar. Um die negativen Begleiterscheinungen von Mobilität zu reduzieren, ist der Gesetzgeber gefordert, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Verkehre umweltgerecht, sicher und leise abgewickelt werden.

Um die Schienenwegeinfrastruktur auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten, muss das bestehende Schienennetz in einen besseren Erhaltungszustand gebracht, Engpässe beseitigt und unzureichende Verbindungen neu ausgebaut werden. Als größte Volkswirtschaft Europas und wichtiges Transitland ist die Bundesrepublik Deutschland auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. Mobilität von Gütern und Personen ist eine wichtige Voraussetzung für Wirtschaftsentwicklung, Beschäftigung und Wohlstand. Laut Verflechtungsprognose 2025 rechnet die Bundesregierung für den Verkehrsträger Schiene im Betrachtungszeitraum 2004 bis 2025 mit einer erheblichen Steigerung der Verkehrsleistung um insgesamt 65 Prozent. Dabei wird jedoch noch angenommen, dass sich der Modal Split zu Ungunsten des Verkehrsträgers Schiene entwickeln wird, was gegen den breiten politischen Konsens verstößt, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Setzt man das Erreichen dieses verkehrs- und umweltpolitischen Ziels jedoch voraus, muss davon ausgegangen werden, dass der Schienengüterverkehr in den kommenden Jahrzehnten einer weiteren als der prognostizierten Steigerung unterliegen wird. Hierfür sind die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Mit jedem weiteren Ausbau der Schienenwegeinfrastruktur oder der Steigerung der Betriebsintensität schwindet jedoch die bereits heute rückläufige Akzeptanz der Bevölkerung. Ein maßgeblicher Grund hierfür ist die Belastung der Bevölkerung durch Schienenlärm.

Schätzungen zufolge sind bereits heute mehrere Millionen Menschen dauerhaft Lärmpegeln jenseits der gesundheitlich bedenklichen 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts ausgesetzt. Zusätzliche Verkehre werden das Problem weiter verschärfen, wenn keine geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um dieser Entwicklung gegenzusteuern. Neben gesundheitlichen Aspekten führen Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr zu erheblichen, jährlich auftretenden Schäden in Form von Immobilienwertverlusten, Tourismuseinbußen oder

andersartigen Belästigungen. In dem dicht besiedelten Raum der Bundesrepublik Deutschland muss gesellschaftliches Leben jedoch auch entlang der Eisenbahntrassen möglich sein. Schon allein aus diesem Grund wird die Reduktion von Schienenlärm zur zwingenden Voraussetzung, wenn die Akzeptanz der Bevölkerung für den ansonsten umweltfreundlichen und gewünschten Verkehrsträger zurückgewonnen oder erhalten werden soll.

Aus diesem Grund hat die rot-grüne Bundesregierung gleich 1999 ein Lärm-sanierungsprogramm mit 50 Mio. Euro begonnen, das unter dem damaligen sozialdemokratischen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, 2007 auf 100 Mio. Euro aufgestockt wurde. Ebenfalls 2007 wurde ein Pilotprojekt „Leiser Güterverkehr“ von Seiten einer interministeriellen Arbeitsgruppe empfohlen, das 2008 umgehend umgesetzt wurde. Im Rahmen dieses Pilot- und Innovationsprogramms wurde das Pilotprojekt „Leiser Rhein“, das Innovationsprogramm zur Fortentwicklung der K- und LL-Sohle sowie die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems entwickelt. Weitere Programme, wie das Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (LäGIV)“ oder „Leiser Zug auf realem Gleis (LZarg)“ stehen ebenfalls in diesem Zusammenhang. Unter Bundesminister Wolfgang Tiefensee wurden die Nationalen Lärmschutzpakete I und II verabschiedet sowie im Rahmen des Konjunkturpaketes II 100 Mio. Euro für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg bereitgestellt.

Dank dieser damals eingeleiteten Maßnahmen haben wir heute die notwendigen Grundlagen und Voraussetzungen für die Reduzierung des Schienenlärms. Sie müssen jedoch konsequent umgesetzt und weiter verstärkt werden, um alle Potentiale zur Lärminderung entsprechend dem Stand der Technik ausschöpfen zu können. Maßnahmen an der Lärmquelle, also maßgeblich am Rad-Schiene-System und insbesondere am rollenden Material stellen die höchsten Minderungspotentiale bei gleichzeitig überschaubaren Kosten dar. Demzufolge ist die Umrüstung der Güterwagen auf lärmgeminderte Bremsysteme mit höchster Priorität zu betreiben und mit dem ferner zur Verfügung stehenden technischen Maßnahmenbündel zu flankieren. Die im Programm „Innovative Maßnahmen am Fahrweg“ erfolgreich bewerteten Instrumente sind unverzüglich an den Markt zu bringen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche der im Programm „Innovative Maßnahmen am Fahrweg“ untersuchten Maßnahmen wurden im Sinne ihres Lärminderungspotentials erfolgreich bewertet, und welche durchschnittlichen Kosten entstehen durch sie pro km Streckenverlauf (bitte tabellarisch mit Angabe des Lärminderungspotentials auflisten)?
2. Wann wurde der Abschlussbericht des Programms „Innovative Maßnahmen am Fahrweg“ vorgelegt, und wann ist damit zu rechnen, dass diese Maßnahmen dem Markt zugeführt und an Fahrwegen installiert werden können?
3. Ist dafür die Novellierung der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03) notwendig, und wenn ja, welche Gründe kann die Bundesregierung anführen, warum es solange gedauert hat, bis sie einen Entwurf vorlegt und die Verordnung in Kraft setzt, damit die erprobten Maßnahmen am Gleis eingesetzt werden können?
4. Wann wird die Bundesregierung die Schall 03 novellieren?
5. Welche Stellen sind für die Zulassung der innovativen Maßnahmen am Gleis zuständig, und wie viele Personalstellen werden im Eisenbahnbundesamt hierfür zur Verfügung gestellt?

6. Aus welchem Haushaltstitel werden die innovativen Maßnahmen am Gleis finanziert, wenn sie dem Markt zur Verfügung stehen, und nach welchen Kriterien wird entschieden, ob Maßnahmen an der Quelle oder am Ausbreitungsweg erfolgen?
7. Wie viel der 100 Mio. Euro Lärmsanierungsmittel wurden in den letzten fünf Jahren konkret aufgewendet, und
  - a) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Planungskosten,
  - b) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Maßnahmen an der Lärmquelle,
  - c) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Lärmschutzwände und anderen Maßnahmen am Ausbreitungsweg,
  - d) wie hoch war jeweils der Kostenanteil der Lärmschutzfenster und anderen Maßnahmen am Immissionsort?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, Mittel aus dem Lärmsanierungsprogramm für die Umrüstung der Güterwagen zu verwenden, und wenn nein, aus welchem Haushaltstitel sollen die von der Bundesregierung veranschlagten 152 Mio. Euro Bundesanteil für die Umrüstung zur Verfügung gestellt werden?
9. Mit welchem Gesamtbestand deutscher Güterwagen rechnet die Bundesregierung?
  - a) Wie viele sind davon tatsächlich im Einsatz, und wie viele gehören zum stehenden Fuhrpark?
  - b) Wie groß ist der Bestand deutscher Güterwagen, die auf leisere Bremssysteme umgerüstet werden müssen, und wem gehören sie (bitte die zehn Unternehmen mit dem größten Fuhrpark unter Angabe der Wagenzahl benennen)?
10. Mit welchem Anteil ausländischer Güterwagen im deutschen Schienennetz rechnet die Bundesregierung insgesamt?
11. Mit welchem Anteil ausländischer Güterwagen im deutschen Schienennetz rechnet die Bundesregierung, die auf leisere Bremssysteme umgerüstet werden müssten?
12. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Mitgliedstaaten diese Güterwagen stammen, und wenn ja, aus welchen, und wie hoch schätzt sie den jeweiligen Anteil, und wenn nein, worauf stützt sie ihre Schätzungen über den Anteil der ausländischen Güterwagen im deutschen Schienennetz?
13. Mit welchen Kosten und Betriebskosten rechnet die Bundesregierung für graugussgebremste Güterwagen?
14. Mit welchen Mehrkosten rechnet die Bundesregierung für die Umrüstung eines Güterwagens auf die K-Sohle, und mit welchen Betriebskostensteigerungen ist zu rechnen?
15. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Umrüstung eines Güterwagens auf die LL-Sohle, und mit welchen Betriebskostensteigerungen ist zu rechnen?
16. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten für die Umrüstung aller in Deutschland eingesetzten Güterwagen auf die K-Sohle?
17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten für die Umrüstung aller in Deutschland eingesetzten Güterwagen auf die LL-Sohle?

18. Um wie viel dB(A) wird der Schienenlärm reduziert, sollten alle Güterwagen im deutschen Schienennetz umgerüstet werden, und besteht ein Unterschied zwischen einer Umrüstung auf K- oder LL-Sohle?
  - a) Mit welchen Kosten muss gerechnet werden, sollte eine Lärminderung in dieser Größenordnung über konventionelle Maßnahmen am Ausbreitungsweg erreicht werden?
  - b) Sieht die Bundesregierung effizientere Möglichkeiten, Schienenlärm in dieser Größenordnung zu reduzieren?
19. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Zulassung der LL-Sohle, und welche alternative Strategie verfolgt sie für den Fall, dass sich die Zulassung weiter verzögert?
20. Stehen für eine Umrüstung auf LL-Sohle ausreichend Produktions- und Werkstattkapazitäten zur Verfügung, sobald die Zulassung erfolgt ist, oder ist mit weiteren Wartezeiten zu rechnen?
21. War der Vorstandsvorsitzende der DB AG berechtigt, Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zu unterzeichnen, die unmittelbar in die Geschäftsprozesse der DB Netz AG eingreifen?
22. Wie hoch ist die allgemeine Anhebung des Trassenpreises (Lärmkomponente) in 2013 und 2014 (geplant), und welche Mittel lassen sich pro Jahr daraus generieren?
23. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Trassenentgeltlös der DB Netz AG für das Segment Schienengüterverkehr seit 2002 entwickelt, und welche jährlichen Trassenpreiserhöhungen lassen sich davon ableiten?
24. Hält die Bundesregierung angesichts der allgemeinen Preissteigerungen eine einprozentige Erhöhung des Trassenpreises als Lärmkomponente für einen ausreichend hohen Anreiz für die Wagenhalter, ihre Wagen umzurüsten?
25. Wann trat das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) in Kraft?
26. Wann wird die Trassenpreiserhöhung effektiv wirksam, und aus welchen Gründen wird die lärmabhängige Entgeltkomponente solange ausgesetzt, bis die LL-Sohle zugelassen wird oder eine wirtschaftlich-technisch gleichwertige Alternative zur Verfügung steht, obwohl die K-Sohle einsatzfähig und erprobt ist und das LaTPS ausdrücklich technologieoffen sein soll?
27. Stimmt die Bundesregierung zu, dass das LaTPS keinerlei Wirkung entfalten wird, wenn das faktische Inkrafttreten von der Zulassung der LL-Sohle abhängt, und welche Alternative sieht die Bundesregierung, wenn die LL-Sohle nicht zugelassen wird?
28. Welche Änderungen ergeben sich aus den Vorgaben der Europäischen Kommission bezüglich der Förderrichtlinien zum deutschen lärmabhängigen Trassenpreissystem, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
29. Welche Auswirkungen werden die umgesetzten Änderungen der Förderrichtlinien zum deutschen lärmabhängigen Trassenpreissystem auf die Anreizwirkung zur Umrüstung auf leisere Bremssysteme haben, und rechnet die Bundesregierung trotz halbiertem Fördersatz damit, dass Wagenhalter zeitnah und umfassend umrüsten?
30. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem signifikanten Anstieg bei der Umrüstung und wann mit messbaren Lärmreduktionen?

31. Beabsichtigt die Bundesregierung die Installation von Monitoringstationen zur Überwachung der Lärmentwicklung an den Schienenwegen, und falls nein, wie beabsichtigt die Bundesregierung, den Erfolg des LaTPS zu kontrollieren?
32. In welchem Umfang finanziert die Bundesregierung bei welchen Institutionen Forschungsvorhaben zur Reduzierung von Schienenverkehrslärm?
33. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Vorgehensweise der Schweiz, ein mehrfach gestaffeltes Bonus-system und dabei scheibenbremsengebremste Güterwagen als weitere Kategorie einzuführen, um den Anreiz noch weiter zu erhöhen, und warum geht sie nicht auch diesen Weg?
34. Welche Verhandlungen hat die Bundesregierung mit der Europäischen Kommission geführt, um die Förderrichtlinien zum deutschen Lärmabhängigen Trassenpreissystem zu verteidigen?
35. Hat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer in Brüssel Verhandlungen zum LaTPS geführt, und wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?
36. Welche Staatssekretäre haben in Brüssel Verhandlungen zum LaTPS geführt, und wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?
37. Welche weiteren Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich der Einführung eines europaweiten LaTPS unternommen, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?
38. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich eines europaweiten Umrüstprogramms unternommen, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?
39. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung hinsichtlich eines europaweiten Verbots von Graugussbremsen ab dem Jahr 2020 unternommen, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?
40. Unterstützt die Bundesregierung die Position des Europäischen Parlamentes, Maßnahmen zur Bekämpfung von Schienenlärm durch Mittel der Connecting Europe Facility (CEF) zu finanzieren?
41. Hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Deckelung des Mehrjährigen Finanzrahmens der EU Auswirkungen auf die finanzielle Ausstattung der CEF und damit die Bekämpfung des Schienenlärms?
42. Wie stellt die Bundesregierung im Europäischen Rat sicher, dass die CEF und damit die Bemühungen zur Lärmreduzierung nicht für Sparanstrengungen herangezogen werden?
43. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, mit Betreibern von Umschlagsknotenpunkten dahingehend zu verhandeln, dass hier betriebsinterne LaTPS eingeführt werden, wie es bspw. im Hamburger Hafen seit Jahren erfolgreich in Kraft ist, und welche Ergebnisse konnte sie erzielen?
44. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, ein flächen-deckendes Lärmmonitoring zu installieren, oder bevorzugt sie alternative Methoden, um Fortschritte im Kampf gegen Schienenlärm überwachen zu können?  
Wenn ja, welche?
45. Welche neuen Impulse hat die Bundesregierung seit September 2009 im Kampf gegen Schienenlärm gesetzt, die nicht auf Beschlüssen der Vorgängerregierungen beruhen?

46. Warum legt die Bundesregierung kein Sonderabschreibungsprogramm für die Umrüstung lauter Güterwagen auf, um die Anreizwirkung für die Wagenhalter zu erhöhen, möglichst schnell umzurüsten, und wie hoch schätzt sie die Kosten für eine solche Maßnahme?
47. An welchem Datum tritt die am 29. November 2012 im Deutschen Bundestag beschlossene Abschaffung des Schienenbonus in Kraft, und welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, sollten sich die Verhandlungen zum Bundesverkehrswegeplan und der Beschluss des Bundesschienenwegeausbaugesetzes verzögern?
48. Hält die Bundesregierung es für möglich, dass nach der am 29. November 2012 beschlossenen Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahr 2020 Schienenbauprojekte in die Bauphase gehen, die noch mit Schienenbonus geplant und genehmigt wurden?
49. Welche Strecken werden voraussichtlich von der Abschaffung des Schienenbonus betroffen sein?
50. Wann tritt die Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung von Bestandsstrecken analog zur Abschaffung des Schienenbonus um 5 dB(A) in Kraft?
51. Wie viele Streckenkilometer sind derzeit lärmsanierungsbedürftig, und mit welchen durchschnittlichen Kosten rechnet die Bundesregierung pro km?
52. Wie viele Streckenkilometer werden lärmsanierungsbedürftig sein, wenn der Auslösewert um 5 dB(A) abgesenkt wird, und mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung?
53. Werden die Schienenbauprojekte im neuen Bundesverkehrswegeplan mit oder ohne Schienenbonus berechnet, und falls ohne, auf welcher Rechtsgrundlage erfolgt dies, wenn das Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes erst danach in Kraft tritt?
54. Welche Gründe sieht die Bundesregierung, warum Bauvorhabenträger sich nicht nach der geltenden Rechtslage richten sollten, und warum sollten Bauvorhabenträger ohne den Schienenbonus rechnen, obwohl das Gesetz seine Abschaffung erst in der Zukunft vorschreibt?
55. Wie beurteilt die Bundesregierung die Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes bezüglich der eingeräumten Möglichkeit, bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes auf den Schienenbonus zu verzichten, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder einem Dritten getragen werden, hinsichtlich der verfassungsrechtlich garantierten Rechte auf Gleichbehandlung und körperliche Unversehrtheit?
56. Wie gedenkt die Bundesregierung zu verhindern, dass Lärmschutz an Bundesschienenwegen davon abhängig wird, ob das Bundesland entstehende Mehrkosten kofinanzieren kann oder nicht?
57. Bestehen Emissionsgrenzwerte für den Fahrweg, und wenn ja, inwieweit sind diese mit den Grenzwerten für Fahrzeuge und den bestehenden Immissionsgrenzwerten harmonisiert?
58. Sieht die Bundesregierung Grund zu der Annahme, dass eine Kluft zwischen Richtlinien für Emissionen und Immissionen bestehen könnte, derart, dass bei Einhaltung aller Grenzwerte, dennoch überhöhte Immissionen festgestellt werden können?
59. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Bau einer alternativen Trasse für das Mittelrheintal definitiv Bestandteil der in Auftrag gegebenen Korridorstudie für eine verkehrliche Konzeption des Eisenbahnkorridors Mittelrheinachse/Rhein/Main-Rhein/Neckar-Karlsruhe ist?

60. Welchen Zeithorizont erachtet die Bundesregierung für Planung, Genehmigung und Bau einer alternativen Güterverkehrsstrasse für den Güterverkehrskorridor Mittelrheintal als realistisch?

Berlin, den 20. März 2013

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

