

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Stephan Kühn (Dresden),  
Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Lärmschutz auf der Schiene**

Dauerhafte Lärmbelastung macht krank. Von Schienenlärm sind laut Umweltbundesamt 34 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger betroffen ([www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm)). In ihrer aktuellen Verkehrsprognose geht die Bundesregierung von einer starken Zunahme des Schienengüterverkehrs bis 2030 aus ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html)). Zudem werden auch Lärmquellen, die nicht direkt durch die Züge verursacht werden (z. B. Signaltöne an Bahnübergängen, Durchsagen an Bahnhöfen und Warnsignale in Baustellenbereichen) von Anwohnerinnen und Anwohnern immer häufiger als belästigend wahrgenommen (siehe z. B. Bahn-Report 5/2014). Gleichwohl finden bestimmte Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene (z. B. Lärmschutzwände) in der Bevölkerung aus optischen und städtebaulichen Gründen immer weniger Akzeptanz.

Die Deutsche Bahn AG ist nicht immer in der Lage, die für die Lärmsanierung bereitgestellten Haushaltsmittel vollständig abzurufen. Um den an sich besonders ressourcensparenden und umweltschonenden Bahnverkehr weiter voranzutreiben, ist eine ambitionierte, langfristige und menschenfreundliche Lärmschutzpolitik nötig. Eine gute Lärmsanierung ist für den Gesundheitsschutz und die Voraussetzung für die Akzeptanz der Schiene in der Bevölkerung sowie für mehr Bahnverkehr in Deutschland notwendig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf Lärmschutzwände an Schienenwegen, und wie gewichtet sie zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen?
2. Welche Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese im Einzelnen bezüglich der Gesichtspunkte Wirksamkeit, Kosten und Akzeptanz von Bürgerinnen und Bürgern?
3. Wie bewähren sich aus Sicht der Bundesregierung die lärmabhängigen Trassengebühren, und wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung deren Höhe bis zum Jahr 2020 entwickeln?
4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus den lärmabhängigen Trassengebühren pro Jahr seit deren Einführung, und wofür werden bzw. wurden diese verwendet?

5. Schaffen die aktuellen lärmabhängigen Trassengebühren sowie deren vereinbarte schrittweise Erhöhung aus Sicht der Bundesregierung ausreichende Anreize für die Umrüstung von Zügen auf lärmreduzierende Bremsen, oder wäre eine schnellere und stärkere Erhöhung der lärmabhängigen Trassengebühren sinnvoll und erforderlich?
6. Welche flankierenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass nach dem Jahr 2020 keine nicht auf lärmreduzierte Bremsen umgerüsteten Güterwagen mehr in Deutschland unterwegs sind?
7. Hält die Bundesregierung das Vorgehen der Schweiz, die Nutzung alter Güterwagen ab dem Jahr 2020 zu untersagen ([www.nzz.ch](http://www.nzz.ch) vom 14. Juni 2014), für auf Deutschland übertragbar?  
  
Falls ja, auf welcher Rechtsgrundlage, und wie könnte dieses Vorgehen angesichts des europaweiten Güterwagenaustausches konkret umgesetzt werden?  
  
Falls nein, weshalb nicht?
8. Welche Position hat die Bundesregierung gegenüber Lärmquellen, die nicht direkt durch Züge verursacht werden, aber von Anwohnerinnen und Anwohnern zunehmend belästigend empfunden werden (z. B. Signaltöne an Bahnübergängen, Durchsagen an Bahnhöfen und Warnsignale in Baustellenbereichen), und welche diesbezüglichen Lärmschutzmaßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen bzw. plant die Bundesregierung zu ergreifen?

#### Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen durch Bundesmittel

9. Mit welchen konkreten Maßnahmen möchte die Bundesregierung ihr im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegtes Ziel einer Halbierung des Lärms entlang der Schienenwege bis zum Jahr 2020 erreichen?
10. Weshalb ist die Deutsche Bahn AG nach eigenen Angaben im Jahr 2014 nach Kenntnis der Bundesregierung nicht in der Lage, die Mittel für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen von 130 Mio. Euro vollständig abzurufen?
11. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG die genannten Mittel nicht abrufen kann?
12. Plant die Bundesregierung, die Mittel für die Lärmsanierung auf der Schiene künftig schrittweise, berechenbar und langfristig (beispielsweise durch Erhöhungen von 20 Mio. Euro pro Jahr) aufzustocken?
13. Wie reagiert die Bundesregierung auf die gegenüber den Fragestellern geäußerte Kritik der Deutschen Bahn AG, dass lediglich die Umrüstung der Bremsen durch das Lärmsanierungsprogramm gefördert wird, nicht aber der erhöhte Instandhaltungsaufwand lärmreduzierender Bremsbeläge?
14. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll und möglich, nicht nur die lärmschutzgerechte Umrüstung der Bremsen durch das Lärmsanierungsprogramm zu fördern, sondern auch die erhöhten Instandhaltungskosten in die Förderung miteinzubeziehen?
15. Wie viel Prozent der Güterwagen deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Güterwagen der DB Schenker Rail und der Güterwagen im gesamten europäischen Güterwagenpool sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang auf lärmreduzierende Bremsbeläge umgerüstet?

16. Mit welchem prozentualen Anteil umgerüsteter Güterwagen (bitte nach Güterwagen deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen, Güterwagen der DB Schenker Rail und der Güterwagen im gesamten europäischen Güterwagenpool aufschlüsseln) rechnet die Bundesregierung bis zum Ende der Jahre 2014, 2016 und 2018?
17. Welcher Anteil an Zügen und Waggons, die im vergangenen Jahr zugelassen wurden, wiesen noch GG-Sohlen auf?
18. Gibt es in den Zulassungsbedingungen für Schienenfahrzeuge eine Vorschrift darüber, über welche Bremsbeläge Neufahrzeuge verfügen müssen, und hält die Bundesregierung hierbei eine Vorschrift zugunsten lärmmindernder Bremsbeläge für sinnvoll?

#### Umsetzung der Schall 03

19. Liegt bezüglich der Umsetzung der Schall 03 der Erläuterungsbericht mit Testaufgaben inzwischen (siehe Schriftliche Frage 55 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/1921) vor?
20. Welche Position hat die Bundesregierung gegenüber der Feststellung des Bundesrates vom 19. September 2014, dass die bisher zur neuen Schall 03 verfügbaren Testaufgaben zur Überprüfung der korrekten, ermessensspielraumminimierten und damit qualitätsgesicherten Implementierung der neuen Schall 03 in Softwareprogramme diesen Zweck nicht erfüllen (vgl. Bundesratsdrucksache 319/14)?
21. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Gutachtens von Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG (vgl.: Gutachten zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV – Überprüfung der Rechenvorschriften der Schall 03 (Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG, 21. August 2014)), dass die Schall 03 im vorliegenden Zustand und mit den vorhandenen Testaufgaben nicht qualitätsgesichert implementiert werden kann?
22. Welche Auswirkungen haben die Abweichungen im Verfahren zur Berechnung der Schallausbreitung in der Schall 03 von den Internationalen Normen ISO 9614-2 und ISO 9613-2 auf die Qualitätssicherung von Software, wie sie durch die DIN 45687 und die ISO 17534 angeboten ist?
23. Welche Auswirkungen auf die Rechtsklarheit von Gutachten in Planfeststellungsverfahren hat die in der neuen Schall 03 vorgesehene, dynamische Teilstückzerlegung, die laut Gutachten der Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG dazu führt, dass verschiedene Softwareprogramme zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen können, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Auswirkungen?
24. Welche Vor- und Nachteile hat aus Sicht der Bundesregierung bei der Untersuchung der Teilstückzerlegung die Verwendung eines mehrstufigen Verfahrens unter Einbeziehung der Projektion?
25. Über welche Informationen zum Nachweis, dass bei der Berechnung von Abschirmungen für Bahnstrecken der in der neuen Schall 03 enthaltene und von der Internationalen Norm ISO 9613-2 abweichende Schirmfaktor  $C_2=40$ , der bei der Lärmpegelberechnung zu niedrigeren Lärmpegeln des Schienenverkehrs führt, angemessen ist, verfügt die Bundesregierung?

Berlin, den 8. Oktober 2014

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

