

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Katrin Kunert, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Jan Korte, Karin Binder, Dr. André Hahn, Dr. Kirsten Tackmann, Frank Tempel, Jörn Wunderlich und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Fortschreibung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Jahr 2005 erstmals ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vorgelegt. Es dokumentiert sowohl die aktuellen Lärmemissionen als auch den Gesamtbedarf. Beides dient als Grundlage für eine Priorisierung der zu sanierenden Streckenabschnitte. Laut Gesamtkonzept vom Jahr 2005 werden der Lärmsanierungsbedarf und die Prioritäten alle fünf Jahre überprüft. Eine Fortschreibung des Gesamtkonzeptes erfolgte im Jahr 2013. In ihm ist nun nicht mehr von einer Überprüfung und Fortschreibung alle fünf Jahre, sondern von einer „regelmäßigen Überprüfung“ und Fortschreibung die Rede. Die neugefasste Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, die am 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist, regelt in § 2 Absatz 1 hingegen, dass „das Gesamtkonzept der Lärmsanierung ... spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben [ist].“ Damit wird die Möglichkeit eingeräumt, den Bedarf der zu sanierenden Streckenabschnitte und deren Reihung bereits vor Ablauf der Fünfjahresfrist zu überprüfen.

Seit der Erstellung des ersten Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung hat es eine Reihe von Veränderungen hinsichtlich der Anzahl und der Priorisierung der zu sanierenden Streckenabschnitte gegeben. Für Bürgerinnen und Bürger ist nicht nachvollziehbar, warum Änderungen vorgenommen wurden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie oft und durch wen erfolgte seit dem Jahr 2005 eine Überprüfung und Fortschreibung der zu sanierenden Streckenabschnitte der Eisenbahnen des Bundes und deren Reihung?
2. Bedingt die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus ab dem Jahr 2015 auch für bestehende Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes eine Überprüfung und Fortschreibung des Lärmsanierungsbedarfes?
  - a) Ist bereits absehbar, wie viele Kilometer Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus dadurch zusätzlich zu sanieren sind?
  - b) Wie hoch werden die Kosten für diese Abschnitte voraussichtlich sein?

- c) Ergibt sich durch die Abschaffung des Schienenbonus auch ein Sanierungsbedarf bei Strecken, die in den letzten fünf Jahren bereits lärm-saniert wurden?

Wenn ja, welche sind das?

3. Wie stellen sich die Haushaltsansätze, die tatsächlichen Ist-Ausgaben und die der Lärmsanierung zugrunde liegenden Grenzwerte der Lärmsanierung in den Haushaltsgesetzen der Jahre 2005 bis einschließlich 2015 dar (Angaben bitte nach Jahren)?
4. Wie hat sich das Verhältnis Bedarf-Haushaltsmittelbereitstellung der zu sanierenden Streckenabschnitte der Eisenbahnen des Bundes in den Jahren 2005 bis 2014 entwickelt (in Jahresscheiben darstellen)?
5. In welchen Fällen wurden Schallschutzwände nicht errichtet, weil das laut Förderrichtlinie geforderte Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erreicht wurde (bitte unter Angabe der einzelnen Strecken und aufgeschlüsselt nach Bundesländern)?
6. Welche Veränderungen hat es seit dem Jahr 2005 in der Priorisierung der Lärmsanierungsabschnitte gegeben, und mit welcher Begründung (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern, Gründen, Jahren und Art der Änderung – Auf- oder Abstufung – auflisten)?
7. Ist es im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 durch die Neuaufnahme von Streckenabschnitten in das Lärmsanierungsprogramm auch zu einer Änderung der Priorisierung in dem Sinne gekommen, dass sich die Priorisierungskennzahl bereits für die Sanierung erfasster Streckenabschnitte geändert hat?
- Wenn ja, um welche Streckenabschnitte handelt es sich im Einzelnen, und welcher Art war jeweils die Änderung (Auf- oder Abstufung)?
8. Wie stellt sich im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 die Entwicklung der Streckenabschnitte, die als Härtefall eingestuft wurden, insgesamt dar?
- Warum, und welche Strecken wurden als Härtefälle eingestuft (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern, Gründen und Jahren auflisten)?
9. Wie hat sich der Bahnverkehr auf der Strecke Stendal–Uelzen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren seit 1990 bis heute entwickelt?
- a) Wie viele Züge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils pro Jahr auf dieser Strecke (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
- b) Wie viele Züge davon waren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils Güterzüge (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
- c) Wie vielen auf dieser Strecke verkehrenden Güterzügen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit Inkrafttreten der lärmabhängigen Trassenpreiskomponente der Deutschen Bahn Netz AG am 9. Dezember 2012 ein „laufleistungsabhängige[r] Bonus für den Einsatz leiser umgerüsteter Wagen“ gewährt (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/2071)?
10. Auf welchen der zu sanierenden Streckenabschnitte an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes hat nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 der Güterverkehr zugenommen (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern auflisten)?

11. Wie viele Gemeinden insgesamt und welche Gemeinden sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 von einer Zunahme des Schienengüterverkehrs betroffen (bitte die Gemeinden nach Bundesländern auflisten)?
12. Inwieweit hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Gemeinden mit einem wachsenden Schienengüterverkehrsaufkommen im Zeitraum vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2014 erhöht (bitte nach Jahresscheiben angeben)?
13. Wie oft und wann wurde in den letzten 15 Jahren auf den zu sanierenden Abschnitten der Strecke Stendal–Uelzen (Amerikalinie) eine Lärmemissionsmessung vorgenommen, und welche Werte wurden dabei jeweils erhoben (bitte in Jahresscheiben und Streckenabschnitten angeben)?
14. In welchen Fällen hat die Bündelung mehrerer einzelner Streckenabschnitte zu einem Sanierungsabschnitt zu einer Veränderung in der Priorisierungskennzahl-Zusammenfassung geführt (bitte die einzelnen Streckenabschnitte nach Bundesländern auflisten und dabei jeweils Art der Änderung – Auf- oder Abstufung – angeben)?
15. Welche Daten werden in der Phase der Priorisierung von Sanierungsabschnitten, wenn noch keine Sanierungsplanungen zu einzelnen Ortslagen vorliegen, erhoben?  
Welche Konsequenzen im Hinblick auf die Priorisierung ergeben sich daraus?
16. Wie und wo werden Bürgerinnen und Bürger nach Kenntnis der Bundesregierung über Änderungen der zu sanierenden Streckenabschnitte informiert, insbesondere wenn es zu einer Änderung in den Prioritäten kommt?  
Falls dies nicht erfolgt, warum erfolgt dies nach Kenntnis der Bundesregierung nicht?
17. Wie und durch wen werden Bürgerinnen und Bürger nach Kenntnis der Bundesregierung über Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen und deren Rechte beim Einklagen von Maßnahmen informiert?  
Falls dies nicht erfolgt, warum erfolgt dies nach Kenntnis der Bundesregierung nicht?
18. Welche Möglichkeiten haben Bürgerinnen und Bürger, eine Änderung der Reihenfolge der Prioritäten der zu sanierenden Streckenabschnitte zu bewirken?
19. Können Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes einen rechtlichen Anspruch auf Lärmmessungen geltend machen?
20. Können oder werden regelmäßig Lärmmessungen, nachdem ein Betroffener eine nachträgliche Anordnungen gemäß § 75 Absatz 3 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Planfeststellungsbehörde beantragt hat, von dieser durchgeführt oder beauftragt (werden)?  
Wenn ja, wie oft wurden entsprechende Lärmmessungen in den letzten beiden Jahren durchgeführt?  
Wenn nein, wie beurteilt nach Kenntnis der Bundesregierung die Planfeststellungsbehörde ohne Lärmmessungen und vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 27 bis 30 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/2071, ob ein ent-

sprechender Antrag berechtigt ist, und – falls dabei auf Berechnungen zurückgegriffen wird – werden dabei nach Kenntnis der Bundesregierung aktuelle Zugzahlen zugrunde gelegt (bitte begründen)?

Berlin, den 19. Dezember 2014

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**