

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Susanna Karawanskij, Katja Kipping, Ralph Lenkert, Norbert Müller, Thomas Nord, Dr. Kirsten Tackmann, Sabine Zimmermann (Zwickau) und der Fraktion DIE LINKE.

Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Görlitzer Bahn

Dem Ausbau der Bahnstrecken in die osteuropäischen Nachbarländer kommt im Hinblick auf die Entwicklung der transeuropäischen Netze eine bedeutende Rolle zu. In diesem Zusammenhang unterzeichneten Deutschland und Polen diverse bilaterale Abkommen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur. Damit wird u. a. der Notwendigkeit einer besseren Verbindung von Dresden und Berlin nach Breslau Rechnung getragen, die durch eine Reduzierung der Fahrzeiten mittels Ertüchtigung der Strecke auf 160 km/h gewährleistet werden soll. Diesem Schienenweg kommt nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) eine besondere Bedeutung für den Handel mit Beton, Holz und Stahl sowie für den Personenverkehr zu. Teil dieser Streckenführung ist die Bahnstrecke Berlin–Görlitz (Görlitzer Bahn), deren Ausbau im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Vordringliches Projekt eingestuft wurde.

Seit dem Jahr 2006 wurden bereits diverse Baumaßnahmen an der Görlitzer Bahn ausgeführt. So erfolgte nach Planfeststellungsverfahren die Ertüchtigung der Abschnitte von Lübbenau nach Cottbus (2008) und von Königs Wusterhausen (KW) nach Lübbenau (2011) auf 160 km/h einschließlich Lärmschutz.

In diesem Jahr ist nunmehr u. a. die Erneuerung der Fernbahngleise des Abschnitts zwischen KW und Grünau vorgesehen (vgl. DB AG Presseinformationen regional Nr. 138/2014), wobei Fragen des Lärmschutzes an diesem Streckenabschnitt in der betroffenen Region seit Jahren kontrovers diskutiert werden (vgl. u. a. www.in-zeuthen.de/bilder/Antrag%2020an%20das%20Dialogforum.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Baumaßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von der DB AG seit dem Jahr 2006 an der Strecke und den Bahnübergängen zwischen KW und Grünau durchgeführt (z. B. an Schienen, Weichen, Schwellen, Schotter, Untergrund, Oberleitungen), und wie hat sich im Zuge dieser Maßnahmen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt entwickelt?
2. Welche konkreten Baumaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 im Streckenabschnitt KW–Grünau geplant, und welche Lärmschutzmaßnahmen sollen dabei auf diesem Streckenabschnitt ergriffen werden?

3. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Ertüchtigung auch dieses Streckenabschnitts auf 160 km/h vorgesehen, und für welche Geschwindigkeit ist der Streckenabschnitt derzeit ausgelegt?
4. Ist eine Ertüchtigung auf 160 km/h eine „wesentliche Änderung“ und somit planfeststellungsbedürftig?
Wenn nein, mit welcher Begründung, und wann wurde diesbezüglich von der DB AG ein Antrag auf Plangenehmigung bzw. Planverzicht gestellt?
5. Ist eine Ertüchtigung auf 160 km/h bezogen auf den baulichen Zustand dieses Streckenabschnitts im Jahr 2006 eine „wesentliche Änderung“ und somit planfeststellungsbedürftig?
6. Welche Lärmschutzmaßnahmen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung an diesem Streckenabschnitt im Falle des Vorliegens einer „wesentlichen Änderung“ ergriffen werden, um geltenden immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen zu genügen?
7. Welche Erfahrungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung mit den auf dem Streckenabschnitt KW–Lübbenau verwendeten Schwellensohlen zur Verminderung von Erschütterungen gemacht, und wie wurden diese gewonnen (bitte begründen)?
8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Bitte des Bundesrates, zu prüfen „ob der gesunde Nachtschlaf an Schienenwegen durch die Regelungen der 16. BImSchV in Verbindung mit den Schallschutzmaßnahmen der 24. BImSchV hinreichend sichergestellt ist oder ob neue Kenngrößen zur Beurteilung der Aufwachreaktionen erforderlich sind“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2849)?
9. Wird die Bundesregierung die „dazu notwendigen Forschungsvorhaben zügig auf den Weg bringen“ (bitte begründen)?
10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Messfahrten auf dem Streckenabschnitt KW–Lübbenau vorgenommen, um die Wirksamkeit der im Zuge des Ausbaus ergriffenen technischen Lärminderungsmaßnahmen zu evaluieren (bitte ggf. das jeweilige Datum der Messfahrten angeben)?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und welche Lärminderung konnten die in Zeesen und Bestensee installierten Schienenstegdämpfer bewirken?
11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Güterverkehrsaufkommen auf der Görlitzer Bahn seit dem Jahr 2005 entwickelt (bitte getrennt nach Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?
12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Personenverkehrsaufkommen auf der Görlitzer Bahn seit dem Jahr 2005 entwickelt (bitte getrennt nach Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?
13. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der jährliche S-Bahnverkehr zwischen KW und Grünau seit dem Jahr 2005 entwickelt (bitte getrennt nach Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?
14. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der jährlich über die Görlitzer Bahn abgewickelten Gefahrguttransporte seit dem Jahr 2005 entwickelt?
15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Verkehrsaufkommen auf der Görlitzer Bahn während der Zeit des Nachtflugverbotes des künftigen Berliner Flughafens (0.00 Uhr bis 5.00 Uhr) seit dem Jahr 2005 entwickelt?

16. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Ausweitung des Nachtflugverbotes am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (bitte begründen), und welche Rolle spielten bei ihrer Positionsbestimmung die im Umfeld des Berliner Flughafens bereits existierenden Lärmproblematiken (vor allem die Überlagerung von Bahn- und Straßenlärm in diesem dicht besiedelten Gebiet)?
17. Hält die Bundesregierung den bestehenden Rechtsrahmen für ausreichend, den Gesundheitsschutz derjenigen Menschen sicherzustellen, welche von Lärmemissionen verschiedener Quellen betroffen sind (bitte begründen)?
18. Erachtet die Bundesregierung die verkehrsträgerübergreifende Lärmkartierung als geeignetes Mittel, um Lärmbelastungen bzw. Lärmschutzbedarfe umfassend zu ermitteln?
Wenn ja, mit welchen Mitteln will die Bundesregierung Modellregionen beim Thema Gesamtlärbetrachtung unterstützen?
Wenn nein, warum nicht?
19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass in Gebieten intensiver Lärmbelastung durch mehrere Verkehrsträger abgestimmte Lärmschutzkonzepte vonnöten sind?
Wenn ja, welche legislativen und/oder anderen Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Entwicklung effektiver Lärmschutzkonzepte zu unterstützen?
Wenn nein, warum nicht?
20. Welche Vor- und Nachteile wären nach Auffassung der Bundesregierung damit verbunden, den Luftverkehr in das Bundes-Immissionsschutzgesetz zu integrieren?
21. Sind, wie in der Antwort auf die Schriftliche Frage 207 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/2038 angekündigt, inzwischen die strategischen Lärmkarten für alle Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr (gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und § 47c Absatz 2a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – BImSchG) erstellt worden (bitte begründen)?
22. Wann wird die vom Eisenbahn-Bundesamt vorzunehmende „Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit“ (§ 47e Absatz 5 BImSchG) abgeschlossen sein, und welche Maßnahmen wird es zur Verringerung der Lärmbelastung ergreifen?
23. Welche Haushaltsmittel sind für die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung und Durchführung des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken seitens der Bundesregierung vorgesehen?
24. Wie wird sichergestellt, dass bei der Festlegung der „Prioritäten“ im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken „der Belastung durch mehrere Lärmquellen“ (§ 47d Absatz 2 BImSchG) Rechnung getragen wird?
25. Sollen das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes und der bundesweite Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken verzahnt werden (bitte begründen)?

26. Stellt nach Ansicht der Bundesregierung die Inbetriebnahme eines internationalen Verkehrsflughafens eine „bedeutsame Entwicklung für die Lärmsituation“ im Sinne § 47d Absatz 5 BImSchG dar (bitte begründen), und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken Rechnung trägt?

Berlin, den 13. Februar 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion