

Kleine Anfrage

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

Stärkung des Lärmschutzes auf der Schiene

Dauerhafte Lärmbelastung macht krank. Die Europäische Kommission schätzt die gesellschaftlichen Kosten des EU-weiten Verkehrslärms auf 40 Mrd. Euro pro Jahr (www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0321:FIN:DE:PDF). Von Schienenlärm sind laut Umweltbundesamt 34 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bürger betroffen (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). Damit dieser Verkehr wirklich auf der Schiene stattfinden kann und nicht auf die Straße oder ins Flugzeug verlagert wird, braucht es einen lärmreduzierten und wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehrsmarkt, der von der Bevölkerung akzeptiert wird und die Menschen nicht krank macht.

Die von der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen zum Lärmschutz auf der Schiene sind weder ausreichend, um den Schienenlärm zeitnah und wirkungsvoll zu bekämpfen noch um die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD selbst gesteckten Ziele zu erreichen (Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020, Umrüstung von 50 Prozent der Güterwagen auf „leise“ Bremsen bis zum Jahr 2016, ab dem Jahr 2020 keine lauten Wagen mehr auf dem deutschen Schienennetz). Die Grundprobleme, dass sich Lärmschutzmaßnahmen an berechneten Durchschnittswerten und nicht an gemessenen Maximalpegeln orientieren sowie, dass die Bürgerinnen und Bürger an bestehenden Schienenstrecken, die den Großteil der Schienenwege ausmachen, keinen Rechtsanspruch auf Schutz vor Schienenlärm haben, tastet die Bundesregierung nicht an. Zudem ist die Deutsche Bahn (DB) AG nicht immer in der Lage, die für die Lärmsanierung bereitgestellten Haushaltsmittel vollständig abzurufen, so dass zwischen den Jahren 2005 und 2014 155 Mio. Euro ungenutzt verfielen (www.dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/037/1803789.pdf).

Um den an sich besonders ressourcensparenden und umweltschonenden Bahnverkehr weiter voranzutreiben, ist eine ambitionierte, langfristige und menschenfreundliche Lärmschutzpolitik nötig. Gute Lärmsanierung auf der Schiene ist notwendig für den Gesundheitsschutz und die Voraussetzung für die Akzeptanz der Schiene in der Bevölkerung sowie mehr Bahnverkehr in Deutschland.

Wir fragen die Bundesregierung:

Umrüstung von Bremsen

1. Wie viele der auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohle) ausgestattet, und wie viele Güterwagen waren es zu Beginn der Jahre 2012, 2013 und 2014?
2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig der Anteil an „leisen“ Güterwagen im Vergleich zu allen auf dem deutschen Netz verkehrenden Güterwagen, und wie hoch war der Anteil zu Beginn der Jahre 2012, 2013 und 2014?
3. Inwieweit hält die Bundesregierung ihr im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegtes Ziel, dass bis zum Jahr 2016 50 Prozent aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen umgerüstet sein sollen, noch für realistisch vor dem Hintergrund, dass nach Angaben von Bremsenherstellern und Betreibern viele Wagenhalter die Umrüstung auf die Jahre 2018 bis 2020 (kurz vor Ablauf der Umrüstungsfrist) hinausschieben (vgl. „Unruhe im Rheintal“, Süddeutsche Zeitung vom 20. Oktober 2014)?
4. Welche konkreten ordnungspolitischen Maßnahmen (z. B. Nachtfahrverbote und Tempolimits) wird die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode umsetzen, falls das bis zum Jahr 2016 festgelegte Ziel, 50 Prozent aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen umzurüsten, nicht erreicht wird?
5. Welche Anreize haben nach Kenntnis der Bundesregierung Wagenhalter bei den aktuellen Förderstrukturen, ihre Züge bereits jetzt und nicht erst zum Ende der aktuellen Förderperiode (2019/2020) auf „leise“ Bremsen (LL- oder K-Sohlen) umzurüsten, und reichen diese Anreize aus Sicht der Bundesregierung aus?
6. Inwieweit hält die Bundesregierung ihr im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegtes Ziel, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren, noch für realistisch vor dem Hintergrund, dass nach Angaben von Bremsenherstellern und Betreibern viele Wagenhalter die Umrüstung auf die Jahre 2018 bis 2020 (kurz vor Ablauf der Umrüstungsfrist) hinausschieben, die Produktionskapazitäten für „leise“ Bremssohlen aber nicht so kurzfristig hochgefahren werden können (vgl. „Unruhe im Rheintal“, Süddeutsche Zeitung vom 20. Oktober 2014)?
7. Wann ist mit der Veröffentlichung des Entwurfs der Regelung zu rechnen, die den Einsatz von lauten Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz ab dem Jahr 2020 ausschließen wird und an dem das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) seit dem Jahr 2014 arbeitet (siehe Bundestagsdrucksache 18/2803)?
8. Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verwendung von Grauguss-, LL- und K-Sohlen auf den Instandhaltungsbedarf und die Instandhaltungskosten von Gleisen aus?
9. Welche Chancen für lärminfrastrukturelle Kosteneinsparungen sieht die Bundesregierung durch die vollständige Umrüstung aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen?

Lärmabhängiges Trassenpreissystem

10. Welchen Anteil an gefahrenen Trassenkilometern hatten „leise“ Güterzüge (Züge mit mindestens 80-, seit dem Jahr 2015 90-prozentigem Anteil „leiser“ Wagen) im Verhältnis zum gesamten Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2010 (bitte nach Jahren bzw. Fahrplanperioden aufschlüsseln)?
11. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus den lärmabhängigen Trassengebühren in der Fahrplanperiode 2014, und wie viel Geld wurde im Jahr 2014 nach Kenntnis der Bundesregierung an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die einen Antrag auf Boni für umgerüstete Wagen gestellt haben, ausgeschüttet?
12. Wie kontrolliert die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Beantragung des Bonus für umgerüstete Wagen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Angabe der jährlichen Laufleistung eines Wagens auf dem deutschen Schienennetz, wenn gemäß den Vorgaben zur Beantragung des Bonus ein Streckenbezug nicht vorgesehen ist (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3644)?
13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise zu gering ist, um ausreichende Anreize für eine schnelle Umrüstung der Züge auf „leise“ Bremsen zu erreichen, und wie sollte sich die Höhe der lärmabhängigen Spreizung der Trassenpreise aus Sicht der Bundesregierung in den nächsten Jahren weiterentwickeln?

Maßnahmen auf europäischer Ebene

14. Durch welche Maßnahmen hat sich die Bundesregierung seit Januar 2013 dafür eingesetzt, dass auf europäischer Ebene verbesserte Rahmenbedingungen zum Schienenlärmschutz geschaffen werden (vgl. Bundestagsdrucksache 17/12143)?
15. Welche Initiativen hat die Bundesregierung auf europäischer Ebene ergriffen, damit, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgeschrieben, ab dem Jahr 2020 ein EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen sowie ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen erlassen wird, und welche diesbezüglichen Initiativen plant die Bundesregierung im Jahr 2015?
16. Hält die Bundesregierung eine Einbeziehung der Instandhaltungsmehrkosten von „leisen“ Bremsen in das Förderungssystem zur Umrüstung von Bremsen bzw. eine auf fünf Jahre befristete Anschubfinanzierung für die betriebsbedingten Mehrkosten von LL-Sohlen für vereinbar mit dem Europarecht?
17. Durch welche Aktivitäten und mit welchem Ergebnis hat sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür eingesetzt, dass die erhöhten Instandhaltungskosten durch das Lärmsanierungsprogramm oder andere öffentliche Programme gefördert werden können?
18. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem geplanten Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Schaffung eines finanziellen Lärminderungsanreizsystems für den Schienengüterverkehr („noise-differentiated track access charges“), und welche Position hat die Bundesregierung gegenüber dem Vorschlag der Europäischen Kommission (vgl. Rail-Business 4/15)?

19. Welche Konsequenzen hat die Einführung eines solchen Systems auf das bestehende lärmabhängige Trassenpreissystem in Deutschland, und sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei Einführung eines solchen Systems auf EU-Ebene reine Malusregelungen wie derzeit in Deutschland noch zulässig?
20. Welche Vor- und Nachteile hätte nach Kenntnis der Bundesregierung die öffentliche Finanzierung einer Abwrackprämie für laute Güterwagen auf EU-Ebene, um eine deutliche Lärminderung auf den Schienenwegen zu erzielen (vgl. DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 6. Februar 2015)?

Weitere Lärmschutzmaßnahmen

21. Durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass die Lärmbelastung des Schienenverkehrs in umfassendem Maße kontrolliert wird?
22. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Deutsche Bahn AG im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung seit dem Jahr 1999 errichtet (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
23. Wie viele Kilometer Gabionenwände, niedrige Schallschutzwände und Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen wurden seit dem Jahr 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung an den Bundesschienenwegen errichtet (bitte nach Art und Jahren aufschlüsseln)?
24. Welche Vor- und Nachteile haben nach Kenntnis der Bundesregierung Gabionenwände und Schienenstegabschirmungen als Lärmschutzinstrument an Schienenwegen?
25. Welche Vor- und Nachteile hat die seit dem Jahr 2013 bei Weinböhlä getestete „Flüsterschienen“-Technologie als Schienenlärmschutzinstrument aus Sicht der Bundesregierung, und hält die Bundesregierung die Technik für allgemein anwendungsfähig?
26. Welches Potenzial zur Lärminderung sieht die Bundesregierung im regelmäßigen Schienenschleifen, und wie können aus Sicht der Bundesregierung Anreize für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschaffen werden, um Schienenschleifen als Lärminderungsmaßnahme weiter zu forcieren?
27. Sind die vor allem in der Schweiz angewendeten Lärm-Monitoring-Stationen aus Sicht der Bundesregierung ein sinnvolles Instrument zur Bekämpfung des Schienenlärms?
 - a) Wenn ja, plant die Bundesregierung ein solches Bahnlärm-Monitoring einzuführen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Örtliche Lärmschutzprobleme

28. Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Erarbeitung für bis zum 1. Januar 2015 nicht abgeschlossene Lärmaktionsplanungen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes der zweiten Stufe innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen zuständig?
29. Welchen Sinn hat aus Sicht der Bundesregierung die gesetzliche Verpflichtung für Gemeinden, Lärmaktionspläne aufzustellen, wenn die Deutsche Bahn AG an diese nicht gebunden ist (vgl. Rail-Business 45/14, S. 8)?

30. Hat die Deutsche Bahn AG beim BMVI die Freigabe zur Bearbeitung der Schienen-Ortsdurchfahrt Freiberg am Neckar beantragt, und wird die Bundesregierung die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung bewilligen, die wiederum Voraussetzung für die Förderfähigkeit einer aktiven oder einer passiven Lärmsanierung entlang des bislang nicht lärmgeschützten Trassenabschnittes darstellt?
31. Aus welchem Grund erhielten die Bürgerinnen und Bürger, die zu Jahresbeginn 2013 Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren für einen verbesserten Schallschutz in Hockenheim erhoben haben, nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum heutigen Tag keine Stellungnahmen?
32. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass nun doch eine öffentliche Anhörung zum Planfeststellungsverfahren für einen verbesserten Schallschutz in Hockenheim durchgeführt werden soll?
Wenn ja, wann wird diese Anhörung beginnen, und wie viele Tage werden dafür angesetzt?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die Lärmbelastung der Menschen in Hockenheim durch die Rheintalbahn und die Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim mit den deutlichen Grenzwertüberschreitungen, und welche Konsequenzen zieht sie aus der Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG Variante 7 realisieren möchte, die eine mittlere Pegelminderung um 2 dB(A) ermöglichen würde, die Stadt hingegen für Variante 12 eintritt, mit der sich eine Verringerung des mittleren Pegels um 4,5 dB(A) erreichen ließe (vgl. Planfeststellungsunterlagen sowie Schalltechnische Untersuchung von Hils Consult vom 1. Juni 2012 sowie Mannheimer Morgen vom 3. Februar 2015)?
34. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Lärmbelastungen in Hockenheim – ergänzend zum „Besonders überwachten Gleis“ (BüG) und einer Erhöhung bzw. Ergänzung vorhandener Lärmschutzwände – durch neue technische Möglichkeiten, wie Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen, zu verringern, und welche Wirkungen sind damit nach Kenntnis der Bundesregierung im konkreten Fall zu erwarten?
35. Wie viele Züge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell werktäglich durch Hockenheim (bitte tabellarisch, getrennt nach Rheintalbahn und Neubaustrecke sowie nach Güter- und Personenzügen sowie nach Tag, 6 bis 22 Uhr, und Nacht, 22 bis 6 Uhr, darstellen)?

Lärmgrenzwerte und Schienenbonus

36. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung dagegen, die von der Weltgesundheitsorganisation festgelegten Grenzwerte zum Gesundheitsschutz von 40 db(A) nachts [übergangsweise 55 db(A)] als verbindliche und einklagbare Grenzwerte beim Schienenlärm an allen Schienenwegen festzulegen?
37. Weshalb bewirkt der Wegfall des Schienenbonus nach Kenntnis der Bundesregierung nur bei Strecken mit hohem oder ausschließlichem nächtlichem Personenzugverkehr zusätzlichen Sanierungsbedarf (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3789)?
38. Bei welchen Planfeststellungsverfahren, die im Zusammenhang mit Vorhaben des Bedarfsplans Schiene stehen und vor dem 1. Januar 2015 eingeleitet wurden, berücksichtigen die Planunterlagen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits den Wegfall des Schienenbonus (bitte Datum für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens angeben)?

Bauarbeiten an den Gleisen

39. Welche Lärmvorgaben gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung für Gleisbau- und Gleisschleifmaschinen, und welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Reduktion des durch Gleisbau- und Gleisschleifmaschinen verursachten Lärms?
40. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung richtig, dass im Schienenverkehr mehrheitlich Gleisbaumaschinen eingesetzt werden, die im Vergleich zu im Straßenbau verwendeten Maschinen deutlich mehr Lärm verursachen (siehe FAZ, 2. Januar 2015)?
Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die maschinenbezogenen Lärmemissionen von Bahnbaustellen zu verringern?
41. Welche grundsätzlichen Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Magdeburg vom 17. Juli 2014 (Az. 1 K 17/13), durch das der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Elbebrücke aufgrund unzureichender Lärmschutzmaßnahmen aufgehoben wurde?

Intermodaler Wettbewerb

42. Inwieweit führen die Lärmschutzmaßnahmen und Anreizsysteme im Bahnbereich nach Kenntnis der Bundesregierung zu intermodalen Wettbewerbsnachteilen für die Schiene?
43. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die durch die Anreizsysteme zum Lärmschutz auf der Schiene für den Schienenverkehr entstandenen intermodalen Wettbewerbsnachteile auszugleichen?
44. Hat die Bundesregierung Pläne, dem Schienenverkehr äquivalente Lärmschutzanreizsysteme auch für andere Verkehrsträger (insbesondere Lkw) einzurichten, und wenn ja, welche?

Berlin, den 3. März 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

