

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4244 –**

Stärkung des Lärmschutzes auf der Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

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/verkehrslaerm). 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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Nationalen Fahrzeugregister waren zum 4. Dezember 2013 insgesamt 180 983 Güterwagen gelistet, von denen 17 131 Wagen mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohle) ausgestattet waren, was einem Anteil von 9,5 Prozent entsprach. Am 12. März 2015 waren von den 181 821 gelisteten Güterwagen bereits 25 845 Wagen mit Verbundstoffsohlen ausgerüstet. Damit stieg der Anteil von leisen Güterwagen auf 14 Prozent des im Nationalen Fahrzeugregister gelisteten Bestandes. Daten vor dem 4. Dezember 2013 liegen nicht vor.

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)?

Die Bundesregierung hält das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel weiterhin für realistisch.

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?

Derzeit wird geprüft, welche konkreten Maßnahmen geeignet sind und eine entsprechende Rechtsgrundlage vorbereitet.

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?

Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente (laTPS) eingeführt. Eckpunkte sind eine laufleistungsabhängige Bonuszahlung als Zuwendung des Bundes an die Wagenhalter in Höhe von 50 Prozent auf die fiktiven Mehrkosten für die Umrüstung auf LL-Bremssohlen. Die Zuwendungen sind begrenzt auf maximal

152 Mio. Euro. Die Laufzeit beträgt acht Jahre. Der finanzielle Anreiz für die Wagenhalter besteht darin, dass laute Züge einen Malus zahlen müssen, während leise Züge bonifiziert werden.

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)?

Die Bundesregierung hält das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel weiterhin für realistisch.

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)?

Eine gesetzliche Regelung, die den Festlegungen des Koalitionsvertrags entspricht, wird zu gegebener Zeit vorgestellt.

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?

Zum veränderten Instandhaltungsbedarf von Gleisen bei Einsatz von Verbundstoff-Sohlen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

9. Welche Chancen für lärminfrastrukturelle Kosteneinsparungen sieht die Bundesregierung durch die vollständige Umrüstung aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen?

Kosteneinsparungen im stationären Lärmschutz sind derzeit nicht absehbar.

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)?

Das lärmabhängige Trassenpreissystem wurde zum 9. Dezember 2012 eingeführt und der Zuschlag wird mit der Zulassung der LL-Sohle seit dem 1. Juni 2013 erhoben. Seit diesem Zeitpunkt liegt der Bundesregierung die monatliche Selbstdeklaration der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu leise gefahrenen Zügen vor, sodass die Netzfahrplanperiode 2012/2013 das Basisjahr darstellt. Die Vergleichswerte der leise abgerechneten Trassenkilometer (Trkm) für die Vorjahre sind nicht verfügbar.

Im Förderjahr 2014 sind rund 27,9 Millionen leise Trassenkilometer (Gesamtmenge in 2014: 233,8 Millionen Trkm) gefahren worden, dies entspricht einem

Anteil leiser Trkm von 12 Prozent und bedeutet einen Anstieg im Vergleich zum Förderjahr 2013 von rund 4 Prozentpunkten (Gesamtmenge Betrachtungszeitraum 2013: 137,3 Millionen Trkm; davon 10,5 Millionen leise Trkm bzw. anteilig 8 Prozent). Dies ist zum einen auf einen höheren Umrüstungsstand des Sektors und auf die Steuerungswirkung zur Bildung leiser Güterzüge zurückzuführen.

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?

Im ersten Förderjahr wurde mit dem lärmabhängigen Trassenentgelt (Malus) für laute Güterzüge eine Gesamtsumme von 3,7 Mio. Euro generiert. Im Jahr 2014 waren es 7,4 Mio. Euro. Diese Gelder kommen jetzt der Finanzierung von Bonuszahlungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die ihre Güterwagen auf die leisen Bremstechnologien LL- oder K-Sohle umgerüstet haben.

Für die Netzfahrplanperiode 2012/2013 ist die Prüfung der Bonusanträge fristgerecht im September 2014 abgeschlossen worden und die Fördersumme betrug 0,04 Mio. Euro.

Die Frist zur Bonusbeantragung für die vergangene Netzfahrplanperiode läuft noch bis zum 31. Mai 2015. Deshalb kann die Höhe der Bonusausschüttung für das Jahr 2014 aktuell noch nicht quantifiziert werden.

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)?

Die Prüfung der Boni durch die DB Netz AG erfolgt nach den Schienennetznutzungsbedingungen:

Der Zuwendungsberechtigte oder das einbezogene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) können zur Erlangung der Bonuszahlung den Nachweis der jährlichen Laufleistung der von ihnen eingesetzten Güterwagen durch Selbstdeklaration gegenüber der DB Netz AG erbringen. Hierzu geben sie die in der Netzfahrplanperiode erfolgte Laufleistung der Güterwagen in ihrer Traktion an, dabei ist im Jahr der Umrüstung ausschließlich die Laufleistung nach dem Umrüstdatum maßgeblich. Die DB Netz AG ist berechtigt, diesen Nachweis durch Stichproben in tatsächlicher oder technischer Form zu überprüfen. Der antragstellende Zuwendungsberechtigte oder das einbezogene EVU belegt innerhalb eines Monats auf gesonderte Anforderung der DB Netz AG die Laufleistung. Die Angabe erfolgt im elektronischen Umrüstungsregister. Wird die Laufleistung für den Wagen nicht vollständig nachgewiesen, entfällt für die Netzfahrplanperiode für den beantragenden Zuwendungsberechtigten oder das einbezogene EVU die Bonuszahlung des Wagens. Werden im Rahmen der Stichprobe falsche Angaben festgestellt, behält sich die DB Netz AG eine Erhöhung des Stichprobenumfangs bis zur Vollprüfung vor.

Der Nachweis der Laufleistung erfolgte über eine Jahreslaufleistungsliste. Die Laufleistungen in der Liste sind monatsgenau nachgewiesen, sodass daraus ersichtlich ist, dass die für die Prüfung maßgebende Laufleistung nach der Umrüs-

tung beginnt. Ferner erfolgt ein Abgleich mit den Registereintragungen und eine Plausibilitätsprüfung durch ein Quercheck mit den Wagenhalterdaten.

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?

Seit dem 1. Juni 2013 erhebt die DB Netz AG eine lärmabhängige Entgeltkomponente (Malus) zusätzlich zum regulären Trassenentgelt, wenn der Zug nicht zu mindestens 90 Prozent aus leisen Güterwagen besteht. Der Malus wurde am 14. Dezember 2014 von 1,5 Prozent auf 2 Prozent des Trassenpreises angehoben. Weitere Erhöhungen sind vorgesehen. Aus den Mehreinnahmen wird die DB Netz AG an die EVU, die umgerüstete leise Güterwagen einsetzen, einen laufleistungsabhängigen Bonus zahlen.

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)?

Das BMVI war an der fachlichen Abstimmung der Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission zu lärmabhängigen Trassenpreisen beteiligt (siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 18).

Bei der Abstimmung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Teilsystem Fahrzeuge-Lärm (TSI Noise) hat sich das BMVI dafür eingesetzt, dass eine zweite Grenzwertstufe nach einem zeitlich gestaffelten Vorgehen vorgesehen wird sowie dass die Grenzwerte auch für Bestandsgüterwagen zur Anwendung kommen. Diese Positionen waren auf europäischer Ebene nicht durchsetzbar, so dass sie in der Fassung der TSI Noise vom 26. November 2014 nicht enthalten sind.

Das BMVI hat der Europäischen Kommission mehrfach vorgeschlagen, ein EU-Förderprogramm für die Umrüstung der Bestandsgüterwagen einzurichten, das sowohl die Umrüstungs- wie die Betriebsmehrkosten für die Umrüstung einbezieht.

Die Bundesregierung hat Anfang 2014 eine Stellungnahme zum Entwurf neuer Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien abgegeben. Bezüglich der Fördermöglichkeiten für die Umrüstung von Bestandsgüterwagen im Fall einer Notifizierung nach diesen Leitlinien hat sie sich darin für eine erweiterte Flexibilität bei Fördermöglichkeiten eingesetzt und zumindest für die Beibehaltung der bisherigen Förderintensitäten sowie für die Klarstellung, dass bei der Berechnung der beihilfefähigen Kosten die operativen Gewinne und die operativen Kosten, die sich aus dem Mehraufwand für den Umweltschutz ergeben, entsprechend berücksichtigt werden können. Zu letztgenanntem ist der Text der Leitlinien im Ergebnis unbestimmt. Zur Nachfrage von Seiten der Bundesregierung steht eine Klarstellung der Europäischen Kommission zur Entscheidungspraxis noch aus.

Die Bundesregierung steht einer zusätzlichen Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen durch Mittel der Connecting Europe Facility (CEF) aufgeschlossen gegenüber.

Das BMVI hat zudem an der Konsultation der Europäischen Kommission am 10. September 2013 teilgenommen, bei dem die Ergebnisse Stakeholder-Befra-

gung als Teil der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission zu möglichen Maßnahmen der effektiven Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr erörtert worden sind. Die entsprechende Mitteilung der Europäischen Kommission steht noch aus. Das BMVI erwartet, dass zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen, insbesondere jedoch zum Abschluss der Umrüstungsphase der lauten Güterwagen, von Seiten der Europäischen Kommission konkrete Vorschläge in der angekündigten Mitteilung vorgelegt werden.

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?

Seit Februar 2011 war das BMVI in der Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission zu lärmabhängigen Trassenpreisen vertreten und hat dabei deutlich gemacht, dass nach Abschluss der Umrüstungsphase im Jahr 2020 ordnungsrechtliche Maßnahmen vorgesehen werden sollen.

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?

Die derzeitige Förderung im Rahmen der Förderrichtlinie IaTPS stellt aus Sicht des BMVI das Maximum der EU-beihilferechtlich zulässigen Förderung dar. Gleichwohl hat die Bundesregierung die Europäische Kommission um Klarstellung zur Frage der Einbeziehung von Betriebsmehrkosten in die förderfähigen Kosten gebeten.

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?

Es wird begrüßt, dass eine Förderung der Umrüstung von Bestandsgüterwagen durch das EU-Programm Connecting Europe Facility möglich wird. Zudem hat sich das BMVI gegenüber der Europäischen Kommission dafür eingesetzt, ein angemessen ausgestattetes EU-Förderprogramm einzurichten, das sowohl Investitions- wie auch Betriebsmehrkosten adressiert.

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)?

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen (Amtsblatt der Europäischen Union vom 14. März 2015, L 70/36) wird von der Bundesregierung als der machbare Kompromiss auf EU-Ebene angesehen, der Rahmenbedingungen für eine EU-weite Umrüstung

von Bestandsgüterwagen setzt. Der Verordnungsvorschlag wird als Rahmenbedingung auch für das lärmabhängige Trassenpreissystem in Deutschland zu berücksichtigen sein. Er gewährleistet weitestgehende Kontinuität für das in Deutschland eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem. Er ermöglicht eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise sowie ein Ende des lärmabhängigen Trassenpreissystems in Deutschland im Jahr 2020.

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?

In Deutschland ist derzeit ein aufkommensneutrales lärmabhängiges Trassenpreissystem im Schienengüterverkehr eingeführt. Die Summe der Bonuszahlungen für umgerüstete Güterwagen wird durch Aufschläge auf Fahrten mit Zügen ausgeglichen, die nicht aus leisen Wagen bestehen. Nicht aufkommensneutrale Systeme mit der Anlastung der Lärmkosten als Malus können zulässig sein, wenn in Übereinstimmung mit EU-Recht eine vergleichbare Anlastung im Bereich des Straßenverkehrs erfolgt.

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)?

Die Bundesregierung steht der Finanzierung einer Abwrackprämie auf EU-Ebene für laute Güterwagen aufgeschlossen gegenüber, wenn damit eine Ersatzbeschaffung von leisen Güterwagen verbunden ist.

Weitere Lärmschutzmaßnahmen

21. Durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass die Lärmbelastung des Schienenverkehrs in umfassendem Maße kontrolliert wird?

Beim Bau und wesentlichen Änderungen von Schienenwegen sind nach § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Umsetzung der in Planfeststellungsverfahren festgelegten Lärmschutzmaßnahmen überwachen die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden im Rahmen der Vollzugskontrolle für planfestgestellte Vorhaben.

An bestehenden Schienenwegen ist die von dort ausgehende Lärmemission im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ermittelt worden. Zur Fortschreibung des Lärmsanierungsprogramms und des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung werden die ermittelten Werte geprüft und bei Bedarf fortgeschrieben. Die von Schienenwegen ausgehende Lärmbelastung wird durch die Umgebungslärmkartierung erfasst und öffentlich bekannt gemacht.

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)?

Nach Auskunft der DB Netz AG wurden bis Ende 2014 insgesamt 559 km Lärmschutzwände errichtet. Die Aufschlüsselung nach Jahresscheiben weist die folgende Tabelle aus:

Jahreszahl	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
km	21	48	39	26	35	55	53	53	55	59	61	55

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)?

Gabionenwände wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II (KP II) von 2009 bis 2011 mit einer Gesamtlänge von 800 m realisiert. Schienenstegdämpfer und -abschirmungen sind innerhalb des KP II und des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP II) von 2013 bis 2014 auf insgesamt 173 km Länge eingebaut worden.

24. Welche Vor- und Nachteile haben nach Kenntnis der Bundesregierung Gabionenwände und Schienenstegabschirmungen als Lärmschutzinstrument an Schienenwegen?

Gabionenwände lassen sich besser in das Landschaftsbild integrieren und mindern optisch die Barrierewirkung herkömmlicher Wände. Nachteilig sind der größere Platzbedarf und die derzeit höheren Erstellungskosten. Schienenstegabschirmungen und -dämpfer werden im Gleis und an den Schienen angebracht. Sie sind dadurch kaum sichtbar und beeinträchtigen das Landschaftsbild nicht. Sie verursachen im Vergleich zu anderen Lärminderungsmaßnahmen höhere Instandhaltungskosten.

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?

Die verstärkte Schiene wurde aus fahrwegtechnischen Gründen entwickelt und in Weinböhlä auf ihre Effekte zur Lärminderung erprobt. Der Abschlussbericht mit den Messergebnissen liegt noch nicht vor.

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?

Die DB Netz AG hat seit 2011 das präventive Schleifen der Schienen eingeführt, um die Liegezeit der Schienen zu verlängern. In Folge des präventiven Schleifens ist bei den damit behandelten hochbelasteten Strecken der durchschnittliche

Gleiszustand um 2 dB besser als dies den Berechnungen bei Schalltechnischen Gutachten zugrunde liegt.

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?

Die Fragen 27, 27a und 27b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat im Mittelrheintal zwei Lärmmessstation in Osterspai und Bad Salzig eingerichtet. Die Ergebnisse der Lärmmessungen können im Internet unter www1.deutschebahn.com/laerm/Messstationen/ eingesehen werden. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bereitet derzeit die Einrichtung von zwei weiteren Messstationen vor.

Örtliche Lärmschutzprobleme

28. Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Erarbeitung für bis zum 1. Januar 2015 nicht abgeschlossene Lärmaktionspläne an Haupteisenbahnstrecken des Bundes der zweiten Stufe innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen zuständig?

Das EBA ist gemäß § 47e Absatz 4 BImSchG ab dem 1. Januar 2015 zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen). Bei den Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das EBA an der Lärmaktionsplanung mit.

Weitere Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit sind oder sich gegen nicht von einem Schienenweg ausgehende Lärmimmissionen richten, können gemäß § 47e Absatz 1 BImSchG durch die Gemeinde oder die nach Landesrecht zuständige Behörde im Lärmaktionsplan aufgeführt werden.

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)?

Die gesetzliche Pflicht zur Lärmaktionsplanung durch die Kommunen kann auch dann sinnvoll sein, wenn keine gesetzliche Verpflichtung der Deutschen Bahn AG dazu besteht, diese Vorschläge umzusetzen. Sie kann etwa als Instrument für weitere Planungen und Bewertungen dienen. Ferner kann dadurch der Handlungsbedarf in den verschiedenen Kommunen verdeutlicht werden. Auf diese Weise wird zu einer langfristigen Lärminderung beigetragen.

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?

Die DB Netz AG hat am 19. März 2014 die Freigabe des Abschnitts Freiberg beantragt. Nach Freigabe wird ein schalltechnisches Gutachten beauftragt. Aussagen über mögliche Maßnahmen sind erst nach Vorliegen des Gutachtens möglich.

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?

Die Fragen 31 bis 34 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Planfeststellungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen in Hockenheim befindet sich seit September 2012 im Anhörungsverfahren beim Regierungspräsidium Karlsruhe. Fragen zum Anhörungsverfahren können nur durch die zuständige Anhörungsbehörde beantwortet werden, die das Verfahren eigenständig und unabhängig durchführt. Sie trifft auch die Entscheidung, ob etwa den Einwendern die Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den eingegangenen Einwendungen übersendet werden. Gleichmaßen entscheidet die Anhörungsbehörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens über die Durchführung eines Erörterungstermins einschließlich der dazugehörigen Einzelheiten.

Eine Bewertung zu der Antragslösung oder den Varianten ist während eines laufenden Verfahrens aus rechtsstaatlichen Gründen nicht möglich. Sie bleibt der behördlichen Abwägung vorbehalten.

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)?

Nach Auskunft der DB Netz AG fahren auf den Streckenabschnitten in Hockenheim, Strecke 4020 (Rheintalbahn) und Strecke 4080 (Schnellfahrstrecke), folgende Züge:

Strecke	SPV		SGV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Rheintalbahn	32	4	71	40
SFS	102	30	14	22

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?

Die Bundesregierung orientiert sich an den vom Gesetzgeber festgelegten Grenzwerten.

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)?

Die Bundesregierung rechnet innerhalb des Prognosezeitraums beim Schienengüterverkehr mit einem deutlichen Absinken der von den Zugfahrten ausgehenden Schallemissionen. Beim Schienenpersonenverkehr wird keine Absenkung der von den Zugfahrten ausgehenden Schallemissionen erwartet.

Der Wegfall des Schienenbonus führt zu einer rechnerischen Erhöhung des Beurteilungspegels an einer Eisenbahnstrecke.

Während beim Schienengüterverkehr zeitgleich mit der Verbesserung des Schutzniveaus wegen der Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremssohlen eine mehr als 5 dB(A) betragende Minderung der Schallemission erwartet wird, bleibt die vom Schienenpersonenverkehr ausgehende Schallemission unverändert. Dies führt bei Strecken mit überwiegenden oder ausschließlichen Personenverkehr zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber einem Beurteilungspegel, der mit Schienenbonus ermittelt wurde. Überschreitet der ohne Schienenbonus berechnete Beurteilungspegel die vom Haushaltsgesetzgeber festgelegten Eingriffsschwellen, kann der betroffene Streckenabschnitt in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen werden. Bei bereits aufgenommenen Streckenabschnitten erhöht sich die Priorisierungskennziffer und der Streckenabschnitt rückt in der Reihung vor.

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)?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob Planunterlagen mit oder ohne Berücksichtigung des Schienenbonus beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden. Maßgeblich für die Anwendung des Schienenbonus ist nach § 43 BImSchG, ob das Datum der Bekanntmachung der Planauslegung vor oder nach dem Stichtag liegt.

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?

Lärmvorgaben für den Betrieb von Baumaschinen zur Durchführung von Bauarbeiten zur Errichtung, Änderung oder Unterhaltung von baulichen Anlagen ergeben sich aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen – AVV Baulärm) vom 19. August 1970. Die AVV Baulärm enthält Immissionsrichtwerte, Vorgaben zum Messverfahren und zeigt Lärmreduzierungsmaßnahmen auf. Die Auswahl der Maßnahmen richtet sich dabei nach den Umständen des Einzelfalls.

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?

Ein Vergleich der Lärmemissionen von Gleisbaumaschinen mit denen von Straßenbaumaschinen ist nicht sachgerecht, da aufgrund der unterschiedlichen Einsatzbereiche jeweils andere Technologien und Aggregate in die Maschinen integriert sind.

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?

Aufgrund der Einlegung eines Rechtsmittels ist das Urteil noch nicht rechtskräftig. Aussagen über die Konsequenzen aus dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Magdeburg sind vor Ablauf des Rechtsmittelverfahrens nicht möglich.

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?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass Lärmschutzmaßnahmen und Anreizsysteme im Bahnbereich zu intermodalen Wettbewerbsnachteilen führen würden.

44. Hat die Bundesregierung Pläne, dem Schienenverkehr äquivalente Lärmschutzanreizsysteme auch für andere Verkehrsträger (insbesondere Lkw) einzurichten, und wenn ja, welche?

Die Einbeziehung von Lärmbelastungskosten bei der Lkw-Maut wird bei zukünftigen Änderungen am Mautsystem von der Bundesregierung geprüft werden. Darüber hinausgehende Pläne hat die Bundesregierung derzeit nicht.

