

Kleine Anfrage

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

Aktivitäten des Bundes zur Verringerung von Schienenlärm

Jeder sechste Deutsche fühlt sich in seinem Wohnumfeld durch Schienenverkehr gestört oder belästigt. Dies ermittelte eine repräsentative Umfrage des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2014 (www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung).

Lärm wirkt sich negativ auf die menschliche Gesundheit aus: Er erhöht das Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Bluthochdruck zu erkranken. Eine wichtige Rolle spielen hierbei die Maximalpegel der Lärmbelastung und die Häufigkeit, mit denen diese Spitzenwerte insbesondere in den Nachtstunden auftreten. Eine Studie der Bundesländer Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Hessen (www.rlp.de/de/aktuelles/einzelansicht/news/detail/News/bahnlaerm-macht-krank/) leitet daraus konkrete politische Forderungen ab. Hierzu gehören ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz für Anwohnerinnen und Anwohner bestehender Schienenstrecken, die verkehrsträgerübergreifende Beurteilung von Verkehrslärm, die Festlegung von Maximalpegeln und die Schaffung der Rechtsgrundlagen für Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsbehörden zum Schutz vor Lärm und Erschütterung.

Die Bundesregierung bleibt beim Lärmschutz auf der Schiene weit hinter solchen Vorschlägen zurück. Die Grundprobleme, dass Menschen an Bestandsstrecken keinen Anspruch auf Lärmschutz haben, Lärm nicht verkehrsträgerübergreifend beurteilt wird und sich Lärmschutzmaßnahmen an Durchschnittswerten und nicht an Maximalpegeln orientieren, tastet die Bundesregierung nicht an. Die von der Bundesregierung getroffenen Maßnahmen sind nicht ausreichend, um den Schienenlärm zeitnah und wirkungsvoll zu bekämpfen. Das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Ziel, bis zum Jahr 2016 mindestens die Hälfte aller Güterwagen auf leisere Bremsen umzurüsten, wird verfehlt. Die im Haushalt für den Lärmschutz bereitgestellten Mittel stagnieren.

Eine ambitionierte Lärmschutzpolitik ist für den Gesundheitsschutz und die Akzeptanz des Bahnverkehrs in Deutschland dringend nötig. Erst recht, wenn man die von der Bundesregierung selbst prognostizierte Zunahme des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030 bedenkt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

Lärmmessung und Zugmonitoring

1. An welchen Stellen des deutschen Bahnnetzes befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung Dauermessstellen für Schienenlärm, und wie haben sich dort seit Bestehen der Messstellen die Lärmwerte entwickelt (bitte nach Bundesland und mit genauen Ortsangaben und Entwicklungen pro Jahr seit dem Jahr der Inbetriebnahme bis heute aufschlüsseln)?
2. Wo sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell weitere Dauermessstellen für Schienenlärm in Planung?
3. Welche aktuellen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das sogenannte Zugmonitoring vor, bei dem während des laufenden Betriebes an vorbeifahrenden Zügen erkannt werden kann, ob, und welche Radsätze Schadstellen (Flachstellen, Polygone) haben und damit vermeidbaren Lärm erzeugen?
4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass sich die Lärmemissionen von Güterwagen durch Schadstellen an den Rädern erhöhen?
Wenn ja, um welchen Wert erhöht sich der Spitzenlärmpegel eines Güterwagens mit Grauguss- bzw. mit Verbundstoffbremsen durch Flachstellen oder Polygone (Unrundheiten) bei Tempo 80 km/h nach Kenntnis der Bundesregierung maximal?
5. Inwieweit können Schadstellen an den Rädern von Güterwagen mit Verbundstoffbremsen nach Kenntnis der Bundesregierung so viel zusätzlichen Lärm verursachen, wie Verbundstoffbremsen im Vergleich zu Graugussbremsen bei schadfreien Rädern in der Regel einsparen?
6. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass aus Gründen der Lärmvermeidung beschädigte Räder von Güterwagen so schnell wie möglich repariert werden sollten?
7. Durch welche Verfahren ist es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit gewährleistet, dass Schadstellen an Rädern von Güterwagen frühzeitig erkannt werden?
8. Welche Grenzwerte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit bezüglich der Größe von Flachstellen und Polygonen bei Rädern von Güterwagen?
9. Welcher Anteil an Güterwagen verfügte gemäß der Messungen an der Messstation in Leutesdorf nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 an mindestens einem Rad über Schadstellen oberhalb der von der UCI empfohlenen Grenzwerte (bitte nach Monaten und nach allen Güterwagen, nach Güterwagen mit Graugussbremsen sowie Güterwagen mit Verbundstoffbremsen aufschlüsseln)?
10. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung ein Wagenmeister bei der vorgeschriebenen Sichtkontrolle vor Fahrtbeginn in der Lage, mit bloßem Auge alle Flachstellen ab 60 mm Länge an Rädern von Güterwagen zu erkennen?
11. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung grundsätzlich betriebswirtschaftlich günstiger, kleinere Schadstellen an Rädern frühzeitig zu reparieren als größere Schäden später?
Falls nein, warum nicht?
12. Wo in Deutschland, Europa oder weltweit wird nach Kenntnis der Bundesregierung das „Zugmonitoring“ mit welchen Erfolgen für den Lärmschutz angewandt?

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere“ Bremsen

13. Wie viele Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?
14. Welchen Anteil an gefahrenen Trassenkilometern hatten „leise“ Güterzüge (Züge mit mindestens 90 Prozent leisen Wagen) im Verhältnis zum gesamten Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung im laufenden Jahr 2015 (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
15. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die 159 000 Waggons, für die im April 2015 ein Antrag zur Umrüstung auf „leise“ Bremsen vorlag (vgl. Handelsblatt vom 21. April 2015), tatsächlich umgerüstet sind?
16. Hält die Bundesregierung an dem im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegten Ziel, dass bis zum Jahr 2016 die Hälfte aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen umgerüstet sein sollen, fest, und wenn ja, wie trägt die Bundesregierung Sorge dafür, dass das Ziel erreicht wird?
17. Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung ziehen, wenn das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel, bis zum Jahr 2016 die Hälfte aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen umzurüsten, nicht erreicht wird?
18. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Umrüstung auf „leise“ Bremsen die Möglichkeit einer Förderung von bis zu 70 Prozent der Kosten besteht (50 Prozent durch das nationale Förderprogramm und 20 Prozent durch die Connecting Europe Facility)?

Wenn ja, weshalb hat die Bundesregierung bislang die Position vertreten, dass eine über 50 Prozent hinausgehende Förderung nicht mit dem EU-Beihilferecht vereinbar wäre (vgl. u. a. Bundestagsdrucksache 18/4402)?
19. Hat die Bundesregierung, die einer Abwrackprämie für laute Güterwagen auf EU-Ebene aufgeschlossen gegenübersteht (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 18/4402), konkrete Maßnahmen ergriffen, damit eine solche EU-weite Abwrackprämie eingeführt wird, und wenn ja, welche?

Lärmabhängige Trassenpreise

20. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus dem lärmabhängigen Trassenentgelt im Jahr 2014 und bislang im Jahr 2015?
21. Kann die Bundesregierung mittlerweile quantifizieren, wie viel Geld im Jahr 2014 durch das lärmabhängige Trassenpreissystem an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausbezahlt wurde, die einen Antrag auf Boni für umgerüstete Wagen gestellt haben (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?
22. Sind, abgesehen von der Erhöhung des Malus für Güterwagen ohne LL- oder K-Sohlen im Dezember 2015 (von 2 Prozent auf 2,5 Prozent des Trassenpreises), weitere Erhöhungen des Malus geplant?

Wenn ja, wann sollen diese erfolgen, und auf welche Prozentwerte des Trassenpreises soll die lärmabhängige Komponente dann steigen?
23. Mit welcher Begründung erfolgt der Finanzierungskreislauf des lärmabhängigen Trassenpreissystems (Gebühren bzw. Boni) nach Kenntnis der Bundesregierung über die EVU und nicht über die Güterwagenhalter?

24. Inwieweit besteht aus Sicht der Bundesregierung eine ungleiche Wettbewerbssituation zwischen Straßen- und Schienenverkehr, weil beim Schienenverkehr die Trassenpreise lärmabhängig sind, die LKW-Maut jedoch lärmunabhängig ist?
25. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Lärmbelastungskosten bei der LKW-Maut genauso einzubeziehen, wie dies bei den Trassenpreisen für die Schienenbahnen bereits der Fall ist (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 44 auf Bundestagsdrucksache 18/4402, in der die Bundesregierung erklärte, sie prüfe entsprechende Änderungen am LKW-Mautsystem)?

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an und entlang der Schiene

26. Welcher Betrag wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im laufenden Jahr bisher aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes abgerufen?
27. Welchen Betrag wird die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2015 und 2016 verbauen können?
28. Weshalb sind im Entwurf des Bundeshaushaltes 2016 für die Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (Einzelplan 12, Haushaltstitel 891 05-742) 130 Mio. Euro vorgesehen und nicht 150 Mio. Euro, wie es das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Oktober 2014 angekündigt hatte (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3010)?
29. Inwieweit ist die im Entwurf des Bundeshaushaltes 2016 zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes (Haushaltstitel 891 05-742) in den Erläuterungen formulierte Regelung, dass „ein Teil der zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 10 Mio. Euro für die Unterstützung bei höheren Wartungskosten nach Umrüstung auf lärmindernde Bremsen im Güterverkehr verwendet werden“ kann, mit dem EU-Beihilferecht vereinbar?

Wenn diese Regelung nach Ansicht der Bundesregierung EU-rechtskonform ist, weshalb hat die Bundesregierung bislang eine gegenteilige Position vertreten (vgl. z. B. Bundestagsdrucksache 18/4402)?

30. Liegt der Abschlussbericht zum „Flüsterschienen-Projekt“ bei Weinböhla mittlerweile vor (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Wenn ja, welche Vor- und Nachteile hat die seit dem Jahr 2013 bei Weinböhla getestete „Flüsterschienen“-Technologie als Schienenlärmschutzinstrument aus Sicht der Bundesregierung, und hält die Bundesregierung diese Technik für anwendungsfähig?

Falls nein, wann ist mit der Vorlage des Abschlussberichts zu rechnen?

31. Welchen Beitrag kann nach Einschätzung der Bundesregierung die „RailRunner“-Technologie, mit der laut Herstellerangaben Sattelaufleger auf „Units“ transportiert werden, die durch Scheibenbremsen gebremst werden und mit Luftfederung sowie mit selbstlenkenden Achsen ausgestattet sind, zur Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr beitragen (vgl. www.railrunner.com)?
32. Inwieweit sind nach Einschätzung der Bundesregierung die 5 dB(A) gegenüber heutigen Standards im Güterzugbereich (Güterzüge mit LL- oder K-Sohlen) realisierbar, von denen der Hersteller spricht (vgl. www.railrunner.com)?
33. Weshalb sollten aus Sicht der Bundesregierung feste Lärmgrenzwerte nicht auch für die Bestandsstrecken des deutschen Schienennetzes gelten?

Verbot lauter Güterwagen ab dem Jahr 2020

34. Trifft es zu, dass die Bundesregierung noch im laufenden Jahr einen Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen (mit Graugussbremssohlen) vorlegen wird (vgl. Berliner Morgenpost vom 1. September 2015), und wenn ja, was werden die wesentlichen Inhalte dieser Gesetzesinitiative sein?
35. Wird es sich bei diesem Gesetzentwurf tatsächlich um ein generelles Fahrverbot von lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz handeln?
Wenn nein, warum nicht, und durch welche Maßnahmen sollen die Lärmreduktionen auf der Schiene dann erreicht werden?
36. Wie will die Bundesregierung rechtssicher durchsetzen, dass nach dem Jahr 2020 keine lauten Güterzüge aus dem Ausland auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sein werden?
37. Sollte der Gesetzentwurf der Bundesregierung kein generelles Verbot von lauten Güterwagen ab dem Jahr 2020 beinhalten, sondern Lärmreduktionen durch andere Vorgaben anstreben (z. B. Geschwindigkeitsreduktion), inwieweit rechnet die Bundesregierung im Fall von vorgeschriebenen Geschwindigkeitsreduktionen für den Güterverkehr mit Verlagerungen von Verkehr von der Schiene auf die Straße?
38. Welche Lärminderungen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch Geschwindigkeitsreduktion für Güterzüge erreicht werden, und um wie viel km/h müsste ein Güterwagen mit Graugussbremsen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich langsamer fahren, um den gleichen Lärminderungseffekt zu erreichen, wie durch die Ausrüstung mit Verbundstoffbremsen?
39. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Europäische Kommission gegen ein Verbot lauter Güterwagen in Deutschland ab dem Jahr 2020 Einwände erhoben hat, und wenn ja, welche sind dies konkret?
40. Welche Gutachten über die Konformität eines Verbotes lauter Güterwagen mit EU-Recht hat die Bundesregierung bisher in Auftrag gegeben, und was sagen diese Gutachten aus?
41. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung versucht und wird die Bundesregierung weiter versuchen, ein EU-weites Verbot lauter Güterwagen ab dem Jahr 2020 zu erwirken?

Rheintalbahn

42. Welche Ausweichstrecken prüft das BMVI beim Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt des Mittelrheintals?
43. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Planungsstand beim Offenburger Tunnel sowie der zweigleisigen, autobahnparallelen Güterzugtrasse zwischen Offenburg und Riegel?
44. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine Beschlussvorlage zum Tunnel in Offenburg (sogenannte Kernforderung 1) vorlegen, wie es der Projektbeirat am 26. Juni 2015 gefordert hat?
45. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine Beschlussvorlage zur zweigleisigen, autobahnparallelen Güterzugtrasse (sogenannte Kernforderung 2) vorlegen, wie es der Projektbeirat am 26. Juni 2015 gefordert hat?
46. Bis wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Inbetriebnahme des Tunnels Offenburg möglich sein?

47. Bis wann werden nach Einschätzung der Bundesregierung die ersten Züge auf der autobahnparallelen Strecke zwischen Offenburg und Riegel fahren können?

Berlin, den 30. September 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

