

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, Lisa Badum, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weitere Schritte zur Reduzierung von Bahnlärm

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, muss die Bahn nach Überzeugung der Fragestellerinnen und Fragesteller das Rückgrat der Verkehrswende bilden. Dafür ist der massive Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Angebote im Fern-, Regional- und Güterverkehr notwendig. Ein Schlüssel für den erfolgreichen und akzeptierten Bahnausbau ist nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller die substanzielle Verbesserung der Lärmsituation der Anwohnerinnen und Anwohner von Eisenbahnstrecken. Laut Umweltbundesamt werden heute 35 Prozent der Menschen in Deutschland durch Schienenlärm beeinträchtigt (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung>). Vom Straßenverkehr (75 Prozent) und von dem Flugverkehr (42 Prozent) gehen noch größere Beeinträchtigungen aus. Für den Schienenverkehr hat sich die Bundesregierung das politische Ziel gesetzt, den Lärm bis Ende 2020 zu halbieren. Hierfür haben Bundesregierung und Eisenbahnsektor insbesondere die Umrüstung des Güterwagenbestands auf lärmarme Bremssohlen (LL-Sohlen) vorangetrieben, die bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 abgeschlossen sein soll (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/gueterwagen-werden-leiser.html>). Weitere Maßnahmen wurden im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD aus Sicht der Fragesteller nur allgemein angekündigt. Welche konkreten Ziele zur Lärmreduzierung sich die Bundesregierung für die Zeit nach 2020 setzt und mit welchen Mitteln diese erreicht werden sollen, ist wesentlicher Gegenstand dieser Anfrage. Nach Überzeugung der Fragestellerinnen und Fragesteller bedarf es ambitionierter Ziele und weitergehender Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenlärms.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister Deutschlands gemeldeten Güterwagen sind aktuell mit K- oder LL-Sohlen ausgestattet (Anteil der umgerüsteten Waggons am Güterwagenbestand, bitte Quelle benennen und nach Bremssohlen differenzieren)?
Wie hoch ist deren Anteil an der Betriebsleistung in Deutschland?
2. Unter welchen Bedingungen dürfen Güterwagen mit Graugusssohlen auch noch nach Ablauf des Jahres 2020 in Deutschland eingesetzt werden, und wie wird die Zulassung in Einzelfällen begründet?

3. Mit welcher Geschwindigkeit dürfen Güterzüge nach § 4 (Ausnahmen vom Verbot) des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG), in denen Güterwagen oder Wagengruppen mit Graugussbremssohle eingestellt sind, nach Inkrafttreten des Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen verkehren, um im Betrieb keine höheren Lärmemissionen zu verursachen wie bauartgleiche Güterwagen, die mit LL-Sohlen bzw. K-Sohle ausgerüstet sind?
4. Wie wirken sich nach Einschätzung der Bundesregierung niedrigere Geschwindigkeiten von Güterzügen mit „lauten Güterwagen“ betrieblich, insbesondere auf die Streckenkapazität hochbelasteter Eisenbahnstrecken, aus, und mit wie vielen dieser „verlangsamten“ Güterzüge ist im gesamten Streckennetz jährlich zu rechnen?
5. Wird es für nicht auf LL-Sohle umgerüstete Güterwagen aus dem Ausland Übergangsfristen geben müssen, die sich aus der Anwendung von EU-Recht ergeben?

Wenn ja, bis wann müsste Deutschland Übergangsfristen dulden, und ab wann würden die Sanktionen des Schienenlärmschutzgesetzes für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bzw. Güterwageneinsteller vollumfänglich greifen?

6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Mitte April 2019 auf der Sitzung der Kommission für Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität (RISC) von Vertretern Polens aufgeworfenen Problem der Anwendung von Übergangsfristen bezüglich des deutschen Verbots von Graugussbremssohlen (s. DVZ vom 28. April 2019), und welche Haltung vertritt die Republik Polen in dieser Frage?
7. Hat sich die Bundesregierung mit Vertretern der Republik Polen in diesem Zusammenhang über die harmonisierte Einhaltung des EU-Rechts ausgetauscht, und konnte Einvernehmen in Bezug auf die Anwendung des Schienenlärmschutzgesetzes ab Dezember 2020 hergestellt werden?

Wenn nein, welche Position nimmt Polen in dieser Frage ein?

8. Inwiefern sind den Fragestellern vorliegende Informationen zutreffend, dass die EU-Kommission das Schienenlärmschutzgesetz als eine administrative Beschränkung des Zugangs zum EU-Binnenmarkt betrachtet und daher bei der Anwendung der nationalen Regelung Übergangsfristen zu gewähren sind?

Wie positioniert sich die Bundesregierung in dieser Frage?

9. Wie viele Güterwagen wären nach Kenntnis der Bundesregierung ab Fahrplanwechsel 2020 im Ost-West-Güterverkehr nach Polen und Tschechien (auch weitere ost- und südosteuropäische bzw. westeuropäische Staaten) von einem Verbot der Graugussbremssohle betroffen, also mit wie vielen nicht auf LL-Sohlen umgerüsteten Güterwagen rechnet die Bundesregierung im Transitverkehr durch Deutschland?
10. Steht die Bundesregierung mit den Regierungen der Republik Polen und der Tschechischen Republik bzw. mit anderen europäischen Staaten bezüglich einer pragmatischen Anwendung des Schienenlärmschutzgesetzes im Austausch?

Wenn ja, welche Verabredungen hat die Bundesregierung mit den betreffenden EU-Mitgliedstaaten bereits getroffen?

11. Liegt inzwischen eine Stellungnahme der Europäischen Kommission (DG MOVE) zum Schienenlärmschutzgesetz vor?

Was geschieht, wenn bis Jahresende keine Stellungnahme vorliegt?

12. Wird empirisch überprüft, ob das Ziel, die Halbierung des Bahnlärms, erreicht wird?

Wenn ja, auf welche Weise, und liefern die Messstationen des Lärmmonitorings diesbezüglich erste Ergebnisse, und wo sind diese ggf. einzusehen?

13. In welcher Höhe stellte der Bund in den Jahren 2017, 2018 und 2019 Investitionsmittel für die Lärmsanierung entlang der Bahnstrecken zur Verfügung, und wie hoch war jeweils der Mittelabruf durch die Deutsche Bahn (bitte für die jeweiligen Jahre getrennt angeben)?
14. Welche Ausgabereise sind in den Jahren 2017, 2018 und 2019 bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms jeweils entstanden, und wie hat die Bundesregierung die Ausgabereise jeweils verwendet (bitte titelscharf darstellen und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
15. Auf welche Weise soll künftig Vorsorge getroffen werden, dass die eingestellten Mittel abgerufen werden können?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, Sperrpausen für Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen am Gleis künftig zugleich für den Bau von aktiven Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der durch die Priorisierungskennzahl vorgesehen Reihenfolge zu nutzen?
17. Welche Baupreisentwicklung stellte die Deutsche Bahn bei der Errichtung von Lärmschutzwänden in den vergangenen fünf Jahren fest, und wie hoch waren zwischen 2014 und 2019 die jeweiligen durchschnittlichen Baupreissteigerungen (bitte die Baupreisentwicklung der vergangenen Jahre möglichst konkret und anhand verschiedener Komponenten darstellen)?
18. Mussten in den vergangenen drei Jahren Ausschreibungen für den Bau von Lärmschutzwänden aufgehoben werden?
- Wenn ja, wie viele Ausschreibungen wurden 2017, 2018 und 2019 aufgehoben (wenn ja, bitte die Häufigkeitsverteilung der häufigsten Gründe, beispielsweise „kein Angebot eingegangen“ oder „Angebot zu teuer“ auflisten)?
19. Wo hat die Deutsche Bahn AG bereits „niedrige Lärmschutzwände“ verbaut, und wie sind die Erfahrungen damit (bitte erzielte Lärmreduzierung genau benennen)?
- Wurden Lärmmessungen durchgeführt, um den erwarteten lärmreduzierenden Effekt der Lärmberechnungen zu überprüfen?
- Wenn ja, welche Ergebnisse erbrachten diese Messungen?
20. Wo werden derzeit „niedrige Lärmschutzwände“ geplant (bitte Örtlichkeiten so genau wie möglich – nach Bundesländern gegliedert und mit der geplanten Länge – aufführen)?
21. Unter welchen verkehrlichen und räumlichen Umständen bieten sich „niedrige Lärmschutzwände“ aus Sicht der Bundesregierung und der Deutschen Bahn besonders an?
- Mit welchen weiteren Lärmschutzmaßnahmen lassen sich „niedrige Lärmschutzwände“ am besten kombinieren, um eine gute Wirkung zu erzielen?
22. Wird die Bundesregierung künftig „niedrige Lärmschutzwände“ in den „Standardkatalog“ von Lärmschutzmaßnahmen aufnehmen?
- Wenn nein, warum nicht?
23. Welche weiteren innovativen Lärmschutzmaßnahmen sollen in absehbarer Zeit aus der Erprobungsphase in die Anwendung als Regellösung überführt werden?

24. Auf wie vielen Streckenkilometern wendet die Deutsche Bahn AG das „Besonders überwachte Gleis“ (BÜG) an, und welche Kosten entstehen jährlich, um die geforderten Lärmgrenzwerte in diesen Streckenabschnitten einzuhalten (bitte auch spezifische Kosten je Streckenkilometer angeben)?
25. Aus welchen Gründen wurde das „Besonders überwachte Gleis“ jeweils eingeführt, und aus welchen Mitteln hat der Bund bzw. die Deutsche Bahn AG die jeweilige Maßnahme finanziert?
26. In wie vielen Fällen geht das „Besonders überwachte Gleis“ auf Maßnahmen der Lärmsanierung zurück, und in wie vielen Fällen erfolgte die Umsetzung im Zuge eines Vorhabens des Bedarfsplans Schiene (bitte auch jeweiligen prozentualen Anteil bezogen auf die Streckenlänge angeben)?
27. Wo befinden sich die 19 Lärmmessstellen (bitte genaue Standorte benennen), und welche Konsequenzen wurden bzw. werden aus den Messergebnissen gezogen, und wo werden diese veröffentlicht?
28. Inwiefern, in welchem Umfang und mit welchen konkreten Projekten wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „Zudem wollen wir die Lärmforschung an der Schiene fördern“ bisher umgesetzt (bitte die in den Jahren 2018 und 2019 verausgabten Mittel darstellen)?
29. Inwiefern wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für ein „Pilotprojekt ‚LärmLab 21‘ in mehreren lärmbelasteten Regionen einrichten, um Verfahren für einen besseren Lärmschutz zu testen“ umgesetzt (bitte die in den Jahren 2018 und 2019 verausgabten Mittel darstellen)?
30. Inwiefern wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „Wir werden eine Gesamtlärbetrachtung einführen“ umgesetzt?
31. Inwiefern wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „Wir wollen die Forschung, Entwicklung und Markteinführung von innovativen Lärmvermeidungstechniken sowie von lärmarmen Güterwagen fördern.“ umgesetzt?
Wie viele dieser lärmarmen Güterwagen verrichten bereits ihren Dienst?
32. Welche Forschungsprojekte zur Lärminderung im Schienenverkehr hat das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) initiiert, bzw. an welchen laufenden Forschungsprojekten ist das DZSF beteiligt, und in welcher Höhe werden dafür Mittel aus dem Bundeshaushalt eingesetzt?
33. Welche Forschungsprojekte zur Lärminderung im Schienenverkehr plant das DZSF in den nächsten Jahren, und in welcher Höhe sollen dafür Forschungsmittel des Bundes eingesetzt werden?
34. Welche Innovationen aus dem Projekt „Innovativer Güterwagen“ gehen in die Praxisanwendung, welches Lärminderungspotenzial haben diese im Einzelnen, welche Mittel standen und stehen dafür im Förderprogramm Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Lärm+ zur Verfügung, und welche Beträge wurden abgerufen?
35. Inwiefern wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „In Ergänzung zur Umrüstung von Waggons soll ein Innovationsbonus für die Neuanschaffung und den Umbau von Triebwagen und Lokomotiven gewährt werden.“ umgesetzt?

Nach welchen Kriterien wird gefördert (bitte die in den Jahren 2018 und 2019 verausgabten Mittel darstellen)?

36. Inwiefern wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „An Bahnstrecken werden weitere Messstationen für ein umfassendes Lärmmonitoring eingerichtet“ umgesetzt, und wo befinden sich die weiteren Messstationen?
37. Wie bewertet die Bundesregierung das bis einschließlich 2020 geltende Verfahren zu lärmabhängigen Trassenpreisen, und welche Wirkung hätte nach Auffassung der Bundesregierung eine stärkere lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise?
38. Weshalb werden die lärmabhängigen Trassenpreise nicht über das Jahr 2020 hinaus fortgesetzt, um mit neuen Zielen für die Lärmreduzierung weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung anzureizen (beispielsweise, um den Kauf innovativer und „leiserer“ Güterwagen zu fördern)?
39. Welchen Beitrag kann die Digitale Automatische Kupplung (DAK) leisten?
Wie sieht die angekündigte Unterstützung der Migration ab Jahresmitte 2020 konkret aus?
40. Wie bewertet die Bundesregierung die Idee der Fragestellenden, in der Nähe von Wohnlagen generell das „Besonders überwachte Gleise“ vorzugeben, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis weist diese Maßnahme nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auf?
41. Inwiefern können im Rahmen der Lärmsanierung weitere emissionsmindernde Maßnahmen am Schienenweg, wie Weichen mit beweglichem Herzstück und besohlte Schwellen, eingesetzt werden, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis weisen diese gegenüber baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auf?
42. Trifft die den Fragestellenden vorliegende Information zu, dass das „Besonders überwachte Gleis“ vorrangig vor aktivem baulichen Schallschutz einzusetzen ist, und trifft das gleichermaßen für Weichen mit beweglichem Herzstück sowie besohlte Schwellen zu, und wenn nein, warum trifft das für Letzteres nicht zu?
43. Welche Lärmschutzziele hat sich die Bundesregierung für den Zeitraum nach dem Jahr 2020 gesetzt?
Welche Lärmfaktoren möchte sie besonders in den Fokus nehmen, und welche konkreten Maßnahmen sind hierfür zu entwickeln bzw. vorgesehen?
44. Strebt die Bundesregierung ein Zieldatum an, zu dem die Lärmsanierung an Bestandsstrecken zum Abschluss gebracht werden soll, falls ja, wann soll das der Fall sein, und welche zusätzlichen Maßnahmen sind dafür erforderlich, falls nein, warum nicht?
45. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Schwellenwerte, die eine Lärmsanierung auslösen, an die Werte der Lärmvorsorge anzugleichen, insbesondere vor dem Hintergrund der Lärmwirkungsforschung und der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Umgebungslärm, und falls nein, warum nicht?
46. Wurden die im Rahmen der TSI-Noise zu bestimmenden „quieter routes“ bereits festgelegt und an die Eisenbahnagentur der EU gemeldet?

Wenn ja, um welche Streckenabschnitte handelt es sich (bitte genaue Bezeichnung unter Angabe der Streckenlänge und der VzG-Streckenummer – VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten)?

47. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die TSI-Noise weiter verbessert wird, u. a. im Hinblick auf eine weitere Absenkung der Grenzwerte für Lokomotiven, Triebzüge, Reisezug- und Güterwagen, und wenn ja, inwiefern?
48. Hat die Bundesregierung Studien zur Lärminderung an Lokomotiven, Triebzügen, Reisezug- und Güterwagen unterstützt, und welche Lärminderungspotenziale haben sich hier ggf. ergeben, und wenn ja, inwiefern?
49. Setzt sich die Bundesregierung auf nationaler und auf EU-Ebene dafür ein, dass Kurvenfahrten bei der Lärmberechnung berücksichtigt werden, und wenn ja, inwiefern?
50. Inwiefern arbeitet die Bundesregierung an Rechtsvorschriften, die nach Informationen der Fragestellenden Erschütterungen durch den Bahnbetrieb in den Blick nehmen, und inwiefern wird an Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen gearbeitet?
51. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Wohnungseigentümer derzeit die Instandhaltungskosten für passiven baulichen Schallschutz selbst tragen müssen, und plant die Bundesregierung diesbezüglich eine Änderung?
52. Aus welchen Mitteln wird der Unterhalt von aktiven baulichen Lärmschutzmaßnahmen gedeckt?
53. Wird die Bundesregierung bei der Lärmberechnung künftig Einzelschallpegel berücksichtigen, und wenn ja, inwiefern, und welche Studien liegen der Bundesregierung bezüglich einer gesundheitlichen Bewertung von Einzelschallereignissen versus Dauerschallpegeln bei Bahnlärm vor?
54. Welche akustischen Vorgaben für Gleise enthalten die einschlägigen Abnahmevorschriften?
55. Enthält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Lärminderungsziele, und wenn ja, inwiefern?
Falls keine Ziele vorgegeben werden, welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen löst die EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Bahnlärmbetroffenen aus (bitte möglichst konkrete Beispiele nennen)?
56. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit genutzt, bei der Ausschreibung von Schienenfahrzeugen vom Hersteller Lärmwerte unterhalb der TSI-Noise zu verlangen, und wenn ja, inwiefern, und sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die Beschaffung solcher Fahrzeuge auch auf Länderebene zu fördern?

Berlin, den 24. Februar 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

