

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/18101 –**

Weitere Schritte zur Reduzierung von Bahnlärm

Vorbemerkung der Fragesteller

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/laermwirkungs/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.

1. Wie viele der im nationalen Fahrzeueinstellungsregister 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?

Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Im Mittelpunkt steht dabei die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Bis Ende 2020 wird die Bundesregierung den Schienenverkehrslärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 dB(A) als Halbierung des Lärms empfunden. Dabei setzt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf eine 3-Punkte-Strategie Leise Schiene. Weiter Informationen befinden sich auf der Internetseite des BMVI (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/gueterwagen-werden-leiser.html>).

Im Nationalen Fahrzeugregister (NVR) sind mit Stand 6. März 2020 168.740 Güterwagen gelistet. Im Bestand enthalten sind 33.283 Neuwagen mit Bremssohlen (K) nach Grenzwert der TSI Lärm. Weitere 69.763 Wagen sind auf Verbundstoffsohlen (LL) umgerüstet. Damit liegt der Anteil leiser Güterwagen bei 61,7 Prozent.

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?

Mit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 dürfen nach Schienenlärmschutzgesetz keine lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verkehren. Ausnahmen sind zulässig, wenn die hervorgerufene Schallemission aufgrund der Geschwindigkeit den fiktiven Schalleistungspegel nicht überschreitet oder zu, wenn Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht überschritten werden. Dies können Schienenwege sein, bei deren Bau die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung einzuhalten waren. Dies kann aber auch für Schienenwege zutreffen, die so gelegen sind, dass der von ihnen ausgehende Schall keine Anlieger von Schienenwegen trifft, z. B. an unbesiedelten Streckenabschnitten.

Eine Befreiung auf Antrag nach § 5 des Schienenlärmschutzgesetzes ist möglich, wenn nachgewiesen wird, dass es noch keine zugelassene Technologie gibt, oder die Güterwagen auf Steilstrecken verkehren. Ferner ist sie möglich, wenn die Güterwagen ausschließlich aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

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?

Die erlaubte Geschwindigkeit, mit der beim Betrieb die Schallemission den fiktiven Schalleistungspegel nicht überschritten wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Dies wird in § 6 des Schienenlärmschutzgesetzes geregelt.

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?

87 Prozent der 183.000 auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen verfügen mit Stand 1. April 2020 über leisere Bremssohlen. Diese erfolgreiche Entwicklung ist Ergebnis des vom BMVI im Jahr 2012 eingeführten lärmabhängigen Trassenpreissystem (laTPS). Bis zum Wirksamwerden des Schienenlärmschutzgesetzes ist zu erwarten, dass der Umrüstungsstand weiter ansteigt. Nur noch ein geringer Anteil von lauten Güterwagen wird von den Ausnahme- und Befreiungsregelungen Gebrauch machen. Die Konflikte aus der niedrigen Geschwindigkeit vor allem bei hochbelasteten Schienenwegen bei der Zuweisung und Nutzung von Schienenwegkapazität werden mit Mitteln des Eisenbahnregulierungsrechts zu lösen sein. Bei gering ausgelasteten Schienenwegen ergeben sich durch die geringere Geschwindigkeit eines Zuges keine Kapazitätsprobleme.

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?

Das Schienenlärmschutzgesetz sieht Ausnahmen, Befreiungen und betriebliche Regelungen vor, wenn ein lauter Güterwagen rechtskonform in einem Zug gefahren werden soll. Auch nach geltendem Recht der EU wird es weder für ausländische noch für nationale Güterwagen Übergangsfristen geben müssen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bereitet mit der DB Netz AG die administrative Abwicklung vor.

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?

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?

Die Fragen 6, 7 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Polen hat auf der Sitzung vom 9./10. April 2019 des Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) die Auffassung vertreten, dass das deutsche Schienenlärmschutzgesetz nicht EU-rechtskonform wäre und gegen die Regelungen der TSI Noise verstieße. Beim 4. Deutsch-Polnischen Bahngipfel im Mai 2019 ebenso wie bei einem bilateralen Gespräch zwischen Herrn Bundesminister Scheuer und seinem polnischen Amtskollegen Adamczyk im September 2019 wurde deutlich gemacht, dass keine Sonderregelung für polnische Güterwagen vorgesehen sei, die über die im Schienenlärmschutzgesetz genannten Ausnahmen und Befreiungen hinausginge. Im Übrigen sieht auch die novellierte TSI Fahrzeuge – Lärm (Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 vom 16. Mai 2019) keine Sonderregelungen („besondere Durchführungsvorschriften“) für den Betrieb von lauten polnischen Güterwagen auf den „quieter routes“ des deutschen Schienennetzes vor.

Seitens der Tschechischen Republik liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse zu Wünschen nach Übergangsfristen oder Ausnahmen für bestimmte Güterwagen vor.

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?

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

Was geschieht, wenn bis Jahresende keine Stellungnahme vorliegt?

Die Fragen 8 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist mit der EU-Kommission im dauerhaften Austausch zu allen Fragen des Lärmschutzes auf der Schiene, auch bezüglich des Gesetzes zum Verbot lauter Güterwagen. Am 27. Januar 2017 wurde der Entwurf des Gesetzes nach Maßgabe der EU-Regelung Entscheidung 357/2009/EG über ein Verfahren zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf dem Gebiet des Verkehrs der Generaldirektion Mobilität und Verkehr im Wege der Übermittlung durch die Ständige Vertretung notifiziert. Die Notifizierung nach E 357/2009/EG erfolgte entsprechend der Abstimmung mit Auswärtigem Amt und Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Nach Auffassung der Generaldirektion Mobilität und Verkehr ist das Gesetz nach Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu notifizieren. Es besteht ein Dissens hinsichtlich der für die Notifizierung einschlägigen Vorschrift. Eine Stellungnahme der Generaldirektion Mobilität und Verkehr zu den Inhalten des Gesetzes erfolgte bisher nicht.

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?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen über die tatsächliche Zusammensetzung der Güterwagenflotten in den Nachbarstaaten vor.

Im Gegensatz zu dem vom EBA geführten Nationalen Fahrzeugregister, enthalten die Register der anderen Mitgliedstaaten keine Informationen zu der Bremsausrüstung der Güterwagen.

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?

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II hat ausgehend vom Jahr 2008 bis 2020 unter anderem das Ziel gesetzt, die Belastung durch Schienenverkehrslärm um 50 Prozent zu reduzieren. Schon seit 1999 sind zur Reduzierung der Belastung durch Schienenverkehrslärm aus dem Lärmsanierungsprogramm über 1,4 Mrd. Euro in den stationären Lärmschutz investiert worden. Zudem wird durch die seit 2012 laufende Umrüstung der Bestandsgüterwagen der Schallpegel des Abrollgeräuschs eines Güterwagens um bis zu 10 dB(A) reduziert. Diese Reduzierung um 10 dB(A) wird vom menschlichen Gehör als eine Halbierung des Lärms wahrgenommen. Eine Überprüfung der Lärminderung unter Einbeziehung der Messstellen wird nach deren abschließender Einrichtung ab dem Fahrplanwechsel 2020 stattfinden können.

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)?

Jahr	Haushaltsansatz Titel 1202 891 05 in Euro	Mittelabruf durch DB AG für konventionelle Lärmsanierung und Sonderthemen in Euro	Mittelabfluss sonstige Themen Lärmsanie- rung z. B. IaTPS, Gutachten in Euro	Summe Mittelabfluss Titel 1202 891 05 in Euro
2017	150.000.000,00	110.266.000,00	8.476.886,13	118.742.886,13
2018	150.000.000,00	98.199.000,00	8.762.851,27	106.961.851,27
2019	176.000.000,00	130.400.000,00	18.497.440,05	148.897.440,05

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16968 verwiesen.

14. Welche Ausgabereste sind in den Jahren 2017, 2018 und 2019 bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms jeweils entstanden, und wie hat die Bundesregierung die Ausgabereste jeweils verwendet (bitte titelscharf darstellen und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Der Sachverhalt bezüglich der Ausgabereste in den Jahren 2017 bis 2019 stellt sich wie folgt dar:

2017: 31.257.113,87 Euro

2018: 43.038.148,73 Euro

2019: 27.102.559,95 Euro

Die Angaben für 2019 sind bis zum Abschluss der Arbeiten der Haushaltsrechnung vorläufig.

Eine Inanspruchnahme von Ausgaberesten erfolgte in diesen Jahren nicht.

15. Auf welche Weise soll künftig Vorsorge getroffen werden, dass die eingestellten Mittel abgerufen werden können?

Das BMVI hat in 2016 mit der DB Netz AG im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogrammes die Sammelvereinbarung Nr. 48/2016 „Finanzierung von Planungsvorrat für Maßnahmen des Lärmschutzes an Schienenwegen des Bundes“ geschlossen. Der Bund finanziert danach Planungsleistungen der DB Netz AG vor, um die Durchführung bestimmter Vorhaben zu beschleunigen.

In 2020 und den nächsten Jahren wird ein vollständiger Abruf erwartet, da aufgrund des Planungsvorrats bei der DB Netz AG ein deutlich über der aktuellen Finanzplanung liegender Mittelbedarf für die Lärmsanierung besteht.

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?

Nach Auskunft der DB AG werden Sperrpausen so weit möglich für die gebündelte Durchführung verschiedener Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen, auch Lärmsanierungsmaßnahmen genutzt. Die Priorisierungsliste nach der Priorisierungskennzahl im Rahmen des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung folgt weiterhin dem Grundsatz, dass Anwohner an besonders hoch belasteten Streckenabschnitten zuerst in baulichen Lärmschutz erhalten sollen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG konnte für Projekte der Lärmsanierung zwischen den Jahren 2014 und 2016 nur eine geringe Baupreissteigerung festgestellt werden. Zwischen 2016 und 2019 sind die Baupreise hingegen um bis zu 70 Prozent gestiegen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG konnten zwischen den Jahren 2017 und 2019 drei von 73 Maßnahmen der Lärmsanierung nicht vergeben werden.

Im Jahr 2017: 0

Im Jahr 2018: 1

Im Jahr 2019: 2

Bei einer Ausschreibung war kein Angebot eingegangen und bei zwei Ausschreibungen ist der Nutzen-Kosten-Vergleich-Wert (NKV) nach Submissionsergebnis unter 1 gefallen, wodurch die Projekte nicht mehr förderfähig waren (Förderkriterium der Lärmsanierung für den erforderlichen Wirtschaftlichkeitsnachweis nach der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes). Dies hatte eine Aufhebung der Ausschreibung zur Folge.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II und des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II (IBP II) folgende Abschnitte mit niedrigen Lärmschutzwänden ausgerüstet:

Strecke 1720, km 50,9 – km 51,2	Garßen
Strecke 2324, km 101,017 – km 101,287	Rhöndorf
Strecke 2630, km 33,165 – km 33,565	Bonn-Südstadt
Strecke 2630, km 73,515 – km 73,648	Andernach
Strecke 2630, km 132,3 – km 132,65	Oberwesel
Strecke 2641, km 6,028 – km 7,571	Köln-Kalk
Strecke 3411, km 3,640 – km 4,795	Ludwigshafen-Oggersheim
Strecke 3507, km 111,64 – km 112,38	Osterspai
Strecke 3510, km 0,425 – km 0,725	Bingen
Strecke 3710, km 101,60 – km 102,05	Koblenz-Oberwerth
Strecke 4010, km 3,512 – km 4,012	Mannheim-Neustheim
Strecke 5725, km 31,0 – km 31,700	Burghausen
Strecke 5831, km 80,124 – km 80,215	Passau-Voglau

Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (Lärmsanierungsprogramm) wird an den zumeist durch Güterzugverkehr hoch belasteten Bahnstrecken das erforderliche Schutzniveau für eine effektive Lärmreduzierung durch niedrige Lärmschutzwände im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms nicht erfüllt. Die Wirkung hängt stark von der Topografie, d. h. von der Lage der Immissionsorte in Bezug auf die Strecke ab. Die Wirkung wird nach Schall 03 berechnet und kann bis zu 5 dB betragen.

Niedrige Lärmschutzwände weisen durch ihre niedrige Bauart (max. 74 cm) im Gegensatz zur herkömmlichen Lärmschutzwand mit 3 m Höhe über Schienenoberkante oder höher eine geringere Schallschutzwirkung auf. Der Nutzen-Kosten-Faktor bleibt häufig unter dem Grenzwert 1. Vorteil ist die gute Ortsbildverträglichkeit, in der Einbindung ins Landschaftsbild und damit in der Akzeptanz der Bevölkerung als innovativer Schallschutz.

20. Wo werden derzeit „niedrige Lärmschutzwände“ geplant (bitte Örtlichkeiten so genau wie möglich – nach Bundesländern gegliedert und mit der geplanten Länge – aufführen)?

Nach Auskunft der DB AG wurde gemäß der Machbarkeitsuntersuchung Elbtal die Errichtung niedriger Schallschutzwände mit einer Höhe von 74 cm über Schienenoberkante und einem Abstand zur Gleisachse von 2,20 m in Bad Schandau und Pirna im Freistaat Sachsen vorgeschlagen.

Bad Schandau:

bahnlinks km 20,260 – km 21,000

bahnrechts km 20,410 – km 21,100 und km 21,300 – km 21,400

Pirna:

bahnrechts km 42,300 – km 43,050; km 44,700 – km 44,900 und km 45,170 – km 46,350

bahnlinks km 44,700 – km 44,900 und km 45,100 – km 45,335

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?

Nach Auskunft der DB AG sind niedrige Schallschutzwände als Schallschutzmaßnahme dann besonders bei Dammlagen der Eisenbahnstrecke geeignet. Sie sind bei zweigleisigen Strecken weniger wirksam, da die Abschirmwirkung zum Gleis nachlässt und zwischen den Gleisen die erforderlichen Mindestabstände nicht vorhanden sind. Die Wirksamkeit vor Ort wird im Rahmen eines Schallgutachtens geprüft.

22. Wird die Bundesregierung künftig „niedrige Lärmschutzwände“ in den „Standardkatalog“ von Lärmschutzmaßnahmen aufnehmen?

Wenn nein, warum nicht?

Niedrige Lärmschutzwände sind Bestandteil der förderfähigen Maßnahmen in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.

23. Welche weiteren innovativen Lärmschutzmaßnahmen sollen in absehbarer Zeit aus der Erprobungsphase in die Anwendung als Regellösung überführt werden?

Weitere innovative Lärmschutztechniken werden im Rahmen des Projekts I-LENA (Initiative-Lärmschutzerprobung neu und anwendungsorientiert) erprobt. Nach Projektabschluss wird geprüft, welche Lärmschutztechniken als förderfähige Maßnahmen aufgenommen werden können. Die weitere Erprobung innovativer Lärmschutztechniken an der Schiene wird danach durch das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) mit der Einrichtung des LärmLab 21 durchgeführt.

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)?

Nach Auskunft der DB AG existieren derzeit auf dem Schienennetz der DB AG 711 Abschnitte „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) mit einer Gesamtlänge von 1.424 km (Stand: Ende 2019). Die durchschnittlichen jährlichen Kosten betragen 3.000 Euro pro Kilometer. Die Kosten für die Überwachung durch den Schallmesszug der DB Systemtechnik liegen bei 1.000 Euro/Jahr/km, die Kosten für das akustische Schienenschleifen bei 2.000 Euro/Jahr/km.

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?

Die BüG ist eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03). Die Lärminderung ergibt sich aus Tabelle 8 der Schall 03 (Pegelkorrekturen c2 für Fahrflächenzustand „besonders überwacht Gleis“). Die Entscheidung für eine bestimmte Maßnahme zum aktiven Schallschutz oder die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen bei Neu- und Ausbaurvorhaben wird auf Basis eines Schallgutachtens nach Schall 03 gefällt. Sind zur Erreichung des Schutzzieles mehrere Varianten von Schallschutzmaßnahmen geeignet, erfolgt eine Abwägung unter Nutzen Kosten-Gesichtspunkten.

Vor der Inbetriebnahme eines neuen BüG-Abschnitts erfolgt ein Erstschliff mit einem für die Bearbeitung von BüG-Strecken zugelassenen Schleifverfahren. Zur Abnahme erfolgt eine Messung mit dem Schallmesszug der DB Systemtechnik. Die Kosten werden als Baukosten vom Bund getragen. Die Kosten für Regelüberwachung und das erforderliche Nachschleifen alle sieben bis acht Jahre trägt die DB Netz AG.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wird das BüG in der Lärmsanierung nicht angewendet. Alle existierenden BüG-Abschnitte wurden als Lärmvorsorge im Zusammenhang mit Neu- und Ausbaurvorhaben eingerichtet.

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?
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?

Die Fragen 27 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Internetseite www.laerm-monitoring.de verwiesen. Hier sind für jede Messstation die Daten in Form des Echtzeitpegels, die Kenngrößen zu den einzelnen Zugvorbeifahrten sowie der Mittelungspegel dargestellt. Das EBA betreibt mit einem externen Dienstleister entlang des Schienennetzes des Bundes seit November 2019 diese Messstellen, die mehr als zwei Drittel des Schienengüterverkehrs in Deutschland erfassen. Mit diesen Messstellen lassen sich in Verbindung mit statistischen Auswertungen mittel- und langfristige Trends der Lärmentwicklung in der Fläche ermitteln.

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)?

Für die Jahre 2018 und 2019 wurden nachfolgende Projekte mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 727.000 Euro vergeben:

Lärmforschung: Laufende und abgeschlossene Projekte 2018/2019

Projekttitle	Projektkosten [T Euro]
Lärmschutzgalerien für Bahnstrecken: Berechnungsansätze zur zuverlässigen Dimensionierung	104,6
Untersuchung der Bedingungen für einen flächendeckenden Einsatz von Wirbelstrombremsen	148,4
Studie zur Quantifizierung des Umrüstungsbedarfs der Güterwagenflotten in Deutschland und den Mitgliedstaaten der EU	118
Temporäre Zusatzmessungen zum Lärm-Monitoring mit einer akustischen Kamera	117
Akustische Anerkennung neuer Bremssohlen	239
Summe	727

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)?

Unter der Leitung des DZSF wird ein offenes digitales Testfeld in der Lausitz für praxisnahe Tests und Erprobungen eingerichtet. Ein Bestandteil dieses Testfeldes wird das LärmLab 21 für anwendungsorientierte Lärmforschung. Eine Vorstudie wird 2020 durchgeführt. In den Haushaltsjahren 2018 und 2019 gab es noch keine Ausgaben.

30. Inwiefern wurde die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „Wir werden eine Gesamtlärbetrachtung einführen“ umgesetzt?

Die quellenspezifischen Lärmschutzregelungen und Beurteilungspegel je nach Verkehrsträger tragen den Geräuschcharakteristiken, Nutzungen und Anwendungsfällen Rechnung. Für Bündelungslagen von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Bundesschienenwegen werden einzelfallbezogen Gesamt-Beurteilungspegel und gemeinsame Lärmschutzlösungen ermittelt. Jede Situation ist individuell zu bewerten.

Das Umweltbundesamt hat im Rahmen des Ressortforschungsplans des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUB) ein Forschungsvorhaben zum Thema Gesamtlärbewertung durchführen lassen. Im Jahr 2019 wurde der Abschlussbericht des Vorhabens „Modell zur Gesamtlärbewertung“ veröffentlicht. Er zeigt Lücken auf, für die weitere Forschung notwendig ist. In einem Folgevorhaben sollen neuere Erkenntnisse zur Berücksichtigung von Gesamtlärm analysiert werden. Zudem soll ein Planspiel mit relevanten Akteuren, auch der Länder, durchgeführt werden. Die Ergebnisse des Vorhabens sollen im Jahr 2023 vorliegen.

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?

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)?

Die Fragen 31, 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI initiierte 2016 das Auftragsforschungsprojekt „Innovativer Güterwagen“ und stellte Mittel in Höhe von 22 Mio. Euro zur Verfügung. Ziel dieses Forschungsprojektes war die Untersuchung der Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Migration lärmindernder und energieeffizienzsteigernder Technologien in Güterwagen. Im Projekt wurden je drei Innovative Güterwagen in vier Wagentypen (Containertragwagen, Kesselwagen, sechsachsiger Flachwagen, Autotransportwagen) als Prototypen entwickelt, gebaut und hinsichtlich der Projektziele erprobt und analysiert. Dabei kamen eine Vielzahl innovativer Komponenten und Technologien zum Einsatz, die zum einen der Lärm- und Energieverbrauchssenkung dienen und zum anderen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit beitragen sollen (z. B. innovative Radsätze und Drehgestelle, Radsatzbeschichtungen, Radschallabsorber, Lärmschürzen, ep-light Bremse, leichte Scheibenbremsen, Strom- und Datenbusleitung, digitale Bremsanzeige). Zum Abschluss des Projektes im April 2019 konnte nachgewiesen werden, dass

mit dem Einsatz verschiedenster innovativer Komponenten der TSI-Grenzwert von 83 dB(A) von den Innovativen Güterwagen zum Teil deutlich unterschritten werden konnte. Es wurden je nach Wagengattung Werte zwischen 76,2 und 78,9 dB(A) erzielt. Lärminderungspotentiale wurden nur nach den zweckmäßigsten Kombinationen der Einzelkomponenten bewertet.

Mit diesem Projekt hat das BMVI nachgewiesen, dass lärmärmere und energieeffizientere Güterwagen entwickelt werden können, die auch betriebswirtschaftlich darstellbar sind. Ziel war es, die Erkenntnisse aus diesem Projekt allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhaltern (WH) zugänglich zu machen, damit diese beim Kauf von Neuwagen und bei der Umrüstung von Bestandsgüterwagen Berücksichtigung finden können. Die Ergebnisse und Berichte sind unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/forschungsprojekt-innovativer-gueterwagen.html abrufbar. Die DB Cargo AG wie auch die VTG AG hatten im Anschluss an das Projekt ihre Absicht bekräftigt, innovative Güterwagen zu beschaffen und im Regelbetrieb einzusetzen.

Für besonders leise Güterwagen, die die Emissionswerte der TSI Lärm unterschreiten, wurden mit der Innovationsprämie TSI Lärm+ neue Fördermöglichkeiten geschaffen. Voraussetzung ist, dass die Bestandsgüterwagen stillgelegt und durch neue Güterwagen, deren Vorbeifahrgeräusch um mindestens fünf dB(A) unter dem Grenzwert der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Fassung der TSI Lärm liegen, ersetzt werden. Für dieses Förderprogramm stehen 60 Mio. Euro zur Verfügung. Ein Mittelabruf erfolgte bis jetzt nicht.

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?

Die Gründung des DZSF erfolgte im Mai 2019. Die Ressortforschungsarbeit wird parallel zum personellen Aufbau des DZSF schrittweise ausgebaut.

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?

Für die nächsten Jahre werden unter Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel nachfolgende Projekte im Bereich Lärminderung geplant:

- Entwicklung einer für den Bahnbetrieb zugelassenen transparenten Schallschutzwand mit hoher akustischer Wirksamkeit
- Begrünung von Lärmschutzwänden
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten niedriger Schallschutzwände unter Berücksichtigung bestehender Sicherheitsvorschriften
- Untersuchungen zur Schwelle der Gesundheitsgefahr bei Baulärm
- Einrichtung LärmLab 21

Zusätzlich werden Themen behandelt, die indirekten Einfluss auf die Lärminderung haben, z. B. das Projekt „Untersuchung der Bedingungen für einen flächendeckenden Einsatz von Wirbelstrombremsen“. Wirbelstrombremsen bieten unter anderem den Vorteil niedrigerer Geräuschemissionen gegenüber herkömmlicher Grauguss- bzw. K- und LL-Sohlen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung noch keine Erkenntnisse zu den Ausgaben für geplante Projekte vor.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Steuerungswirkung des 2012 eingeführten lärmabhängigen Trassenpreissystems sehr positiv. Der Anteil leiser Güterwagen im Bestand der in Deutschland registrierten Flotte hat sich von 8 Prozent im Jahre 2012 auf ca. 62 Prozent kontinuierlich erhöht.

Artikel 7 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 der Kommission zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen sieht vor, dass die Gesamtsumme des während der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems gezahlten Malus nicht die Summe der ausgezahlten Boni übersteigen darf (Erlösneutralität). Da der Bonus zu Beginn der Laufzeit festgelegt wurde, war eine Spreizung des bereits erfolgten Malus in dem bis Ende 2020 geltenden System nicht möglich.

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)?

Das im Jahr 2011 beschlossene und im Jahr 2012 umgesetzte System der lärmabhängigen Trassenpreise mit den Finanzierungsbausteinen des Förderprogramms des Bundes zum einen und der Erhebung einer lärmabhängigen Entgeltkomponente im Trassenpreissystem der DB Netz AG zum anderen dient der Refinanzierung der durch den Sektor zu tragenden Kosten für die Umrüstung auf ein lärmarmes Bremssystem.

Mit Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird dieses Instrument der Anreizsetzung durch ordnungsrechtliche Maßnahmen ersetzt.

39. Welchen Beitrag kann die Digitale Automatische Kupplung (DAK) leisten?

Wie sieht die angekündigte Unterstützung der Migration ab Jahresmitte 2020 konkret aus?

Mit dem Einsatz einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und der damit verbundenen Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs wird die Modernisierung des Wagenparks, der Einsatz lärmarmen Bremsen (Verbundstoffbremssohlen, Scheibenbremsen mit akustisch optimierten Radsätzen) und anderer lärmreduzierender Komponenten, die im BMVI-Projekt „Innovativer Güterwagen“ getestet wurden, beschleunigt. Über Strom- und Datenleitungen können z. B. Sensoren betrieben werden, die frühzeitig lärmverursachende Flachstellen oder andere Lärmursachen detektieren, so dass die Ursachen vor der Lärmentstehung erkannt und beseitigt werden können. Im Gegensatz zum regional begrenzten stationären Lärmschutz kann so ein flächendeckender Lärmschutz realisiert werden. Um die Einführung der DAK voranzutreiben, wird im Auftrag des BMVI eine Migrationsstudie zur EU-weiten Einführung der DAK erarbeitet, deren Ergebnisse im Juni 2020 vorliegen wer-

den. Das BMVI vergibt zur Unterstützung des Migrationsprozesses bis Juni 2020 ein Auftragsforschungsprojekt „DAK-Demonstrator“ mit einer Laufzeit von 30 Monaten.

40. Wie bewertet die Bundesregierung die Idee der Fragestellenden, in der Nähe von Wohnlagen generell das „Besonders überwachte Gleis“ vorzugeben, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis weist diese Maßnahme nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auf?

Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes wurde seit 1999 kein Streckenabschnitt mit einem Besonders überwachten Gleis (BüG) versehen. In der neuen Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (gültig seit 1. Januar 2019) ist der Einsatz des BüG für die Lärmsanierung nicht mehr vorgesehen, weil das BüG eine Instandhaltungsmaßnahme darstellt. Die Kosten dieser zusätzlichen Schleifaufwendungen und regelmäßigen Wiederholungsschleifungen sind durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu tragen.

Im Rahmen der Lärmvorsorge findet das BüG, ggf. in Kombination mit anderen aktiven Schallschutzmaßnahmen, teilweise Anwendung, da es in der Lärmberechnung nach der 16. BImSchV mit einem Pegelabschlag in Höhe von 3 dB(A) angesetzt werden kann.

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?

Weichen mit beweglichen Herzstücken wurden im Rahmen des IBP II durch die DB Netz AG getestet. Eine Minderung des impulsbehafteten Lärms von 1,5 bis 3 dB(A) im Abstand von 7,5 m konnte nachgewiesen werden, allerdings sind bestimmte Einbaulängen der Weiche notwendig. Damit ist der Einbau an Bestandsstrecken nur selten möglich. Im Hinblick auf die erzielbare Lärmminde rung sind Anschaffungskosten aufgrund der erforderlichen Änderungen an den signaltechnischen Einrichtungen und die Instandhaltungskosten im Vergleich zu konventionellen Weichen unverhältnismäßig. Daher werden Weichen mit beweglichen Herzstücken eher auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zum Einsatz gebracht.

Auch besohlte Schwellen wurden im Rahmen des IBP II getestet. Sie werden vorwiegend in erschütterungsrelevanten Bereichen eingesetzt. Bei mittelweicher Besohlung wurden Effekte im erschütterungsrelevanten Frequenzbereich von bis zu 7 dB festgestellt. Sie haben eine gute Wirksamkeit auf Brücken (sekundärer Luftschall). Im Rahmen des Projekts „Initiative Lärmschutzerprobung neu und anwendungsorientiert (I-LENA)“ werden weitere innovative Maßnahmen der Schwellenbesohlung erprobt.

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?

Nein. Bei der im Rahmen der Erstellung eines Schallschutzkonzepts ggf. erforderlichen Abwägung sind alle Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die in Schall 03 enthalten sind, zu prüfen.

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?

Die Bundesregierung definiert derzeit die Lärmschutzziele für die Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenwegen nach dem Jahr 2020. Der Fokus soll dabei weiterhin beim Lärmschutz an der Quelle und bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegen.

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?

Ein Termin zum Abschluss der Lärmsanierung an Bestandsstrecken steht nicht fest.

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?

Lärmschutz für Vorhaben der Schienenwege ist in den §§ 41 ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. Lärmsanierung bezieht sich auf Bestandsstrecken, die zum Teil vor weit über 100 Jahren errichtet wurden. Die Herstellung eines Lärmschutzniveaus wie bei aktuellen Neubaustrecken wäre kaum erreichbar.

Das freiwillige Programm zur „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wurde 1999 eingeführt. Mit der überarbeiteten Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms. Zum 1. Januar 2015 wurde der Schienenbonus für neue Planrechtsverfahren von 5 dB(A) abgeschafft und im Haushaltsgesetz 2016 wurde der Auslösewert für die Lärmsanierung zum 1. Januar 2016 um weitere 3 dB(A) abgesenkt. Erstmals gelten damit für Schienen- und Straßenlärm die gleichen Auslösewerte.

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)?

Es wird auf die Webseite der Europäischen Eisenbahnagentur verwiesen (vgl. https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en#meeting4).

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?

Die Bundesregierung setzt sich weiterhin für eine ambitionierte Fortschreibung der Geräuschemissionsgrenzwerte für die Schienenfahrzeuge auf EU-Ebene ein.

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?

In den letzten fünf Jahren wurde im Rahmen des Ressortforschungsplans des BMUB ein Vorhaben zur Lärminderung an Schienenfahrzeugen abgeschlossen. Das Vorhaben „Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms“ (Laufzeit Dezember 2012 bis Juli 2016) untersuchte technische Lärminderungsmaßnahmen an den Lokomotiven, den Güterwagen, der Infrastruktur sowie politische Instrumente zur Durchsetzung dieser Maßnahmen, wie zum Beispiel ein weiterentwickeltes Anreizsystem. Daneben wurde zur Lärmüberwachung ein Lärm-Monitoring-System in seinen Grundsätzen entworfen. Der Abschlussbericht ist veröffentlicht unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategien-zur-effektiven-minderung-des>.

Das BMVI initiierte 2016 das Auftragsforschungsprojekt „Innovativer Güterwagen“ und stellte Mittel in Höhe von 22 Mio. Euro zur Verfügung. Ziel dieses Forschungsprojektes war die Untersuchung der Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Migration lärmindernder und energieeffizienzsteigernder Technologien in Güterwagen.

Seit Dezember 2019 wird im Rahmen eines Auftragsforschungsprojektes eine „Studie zur Identifizierung von Forschungsansätzen und technischen Grundlagen zur Entwicklung eines leiseren, umweltfreundlicheren und betriebswirtschaftlich darstellbaren innovativen Triebfahrzeugs“ erstellt. Ziel der Studie ist eine Bestandsaufnahme der in Deutschland eingesetzten und durch Neuananschaffung für den Einsatz vorgesehenen Triebfahrzeugen sowie die Erhebung und Bewertung der Geräuschemission, des Schadstoffausstoßes und der CO₂-Einsparung dieser Fahrzeuge. Neben dieser Bestandsaufnahme wird der Stand der Wissenschaft und Technik von Triebfahrzeugen im Hinblick auf Möglichkeiten der Dekarbonisierung, Reduzierung von Luftschadstoffen und Minderung der Geräuschemissionen für bislang nicht elektrifizierte Netze analysiert und einschließlich der Betriebswirtschaftlichkeit und des Marktpotenzials bewertet.

49. Setzt sich die Bundesregierung auf nationaler und auf EU-Ebene dafür ein, dass Kurvenfahrten bei der Lärmberechnung berücksichtigt werden, und wenn ja, inwiefern?

In der Lärmberechnung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG werden akustische Besonderheiten der Kurvenfahrten berücksichtigt. Dies galt auch im Rahmen der vorläufigen Berechnungsmethodik. Sowohl im nationalen Rahmen mit der überarbeiteten Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 (Schall 03-2014) als auch im europäischen Rahmen mit einer europäisch vereinheitlichten Berechnungsmethode für den Umgebungslärm (CNOSSOS) werden Kurven, die Radien von 500 m oder weniger aufweisen, mit Zuschlägen versehen.

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?

Zur Bewertung von Erschütterungen durch den Bahnbetrieb werden die Vorgaben des BImSchG und der anerkannten Regeln der Technik – hier insbesondere DIN 4150 – berücksichtigt.

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?

Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden werden dem Eigentümer einer lärmbelasteten Immobilie 75 Prozent der notwendigen Kosten für den Einbau von schalldämmenden Bauteilen wie z. B. Schallschutzfenstern, Schalldämmlüftern, Fassadendämmung etc. vom Vorhabenträger erstattet. Der Eigentümer trägt neben einem Eigenanteil von 25 Prozent der Investitionskosten die Aufwendung für die Kosten des Betriebs und des Ersatzes der schalldämmenden Gebäudebauteile.

Der Eigentümer einer Immobilie kommt für Bauteile, die im Zuge von Lärmschutzmaßnahmen bei ihm verbaut worden und in sein Eigentum übergegangen sind, wie bei der vorhandenen Bausubstanz für Betriebskosten und Ersatzinvestitionen auf.

Änderungen sind nicht geplant.

52. Aus welchen Mitteln wird der Unterhalt von aktiven baulichen Lärmschutzmaßnahmen gedeckt?

Die Finanzierung der Unterhaltungskosten erfolgt aus Eigenmitteln der DB Netz AG.

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?

Zur Berücksichtigung von Einzelschallpegeln aus dem Schienenverkehr liegen die Erkenntnisse des „Gutachtens zur Berücksichtigung eines Maximalpegel-

kriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht“ vor, welches durch das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz beauftragt und vom BMVI finanziert wurde. Derzeit prüft das BMVI in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Physikalische Einwirkungen der Länder, inwieweit dieses Maximalpegelkriterium in der Lärmsanierung berücksichtigt werden kann.

54. Welche akustischen Vorgaben für Gleise enthalten die einschlägigen Abnahmevorschriften?

Abnahmevorschriften bestehen nur für das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG). Hier werden gemäß DB AG-Richtlinie Ril 821.2015 mit dem Schallmesswagen Inspektionsfahrten durchgeführt. Bei Überschreitungen der Eingriffswerte werden dann durch geeignete Schienenbearbeitungsverfahren die vorhandenen Fehler beseitigt.

Für die anderen Produkte zur Schall- und Erschütterungsminderung, wie z. B. Schienenstegdämpfer oder -abschirmungen, gibt es keine Abnahmevorschriften zur Überprüfung der akustischen Vorgaben im Gleis. Für diese Produkte sind technische Lieferbedingungen vorhanden, die Deutsche Bahn Standards (DBS). In diesen werden die Anforderungen und Prüfbedingungen definiert, die vor dem Einbau ins Gleis erfüllt werden müssen. Damit ist sichergestellt, dass die akustischen Anforderungen auch im Gleis erreicht werden.

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)?

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ist ein gemeinsames Konzept festgelegt worden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Lärminderungsziele wurden nicht konkret definiert. Die Mitgliedstaaten ermitteln die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden, stellen die Information über Umgebungslärm und seine Auswirkungen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Sie nehmen aufgrund von Lärmkarten Aktionspläne an, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.

Durch das EBA wurden in 2017 die Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erstellt. Darauf aufbauend wurde in 2018 ein bundesweiter Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufgestellt. Die nächsten Lärmkarten sind turnusgemäß 2022 und der nächste Lärmaktionsplan 2024 der Europäischen Kommission zu übermitteln.

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?

Die Länder können die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr (Regionalisierungsmittel) auch für Fahrzeuginvestitionen einsetzen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse vor.

