

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Bernd Reuther, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Linda Teuteberg, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP**

### **Mangelhafte Lärmschutzwände im Bereich der Bundesschienenwege**

Für die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienenverkehrs in Deutschland ist der Umgang mit den Lärmemissionen entlang von Schienenwegen von entscheidender Bedeutung. Aus Sicht der Fragesteller sollte es Anspruch der deutschen Verkehrspolitik sein, die Umweltbelastung durch Schienenlärm auf ein nötiges Minimum zu begrenzen. Denn laut einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes fühlt sich aktuell über ein Drittel der deutschen Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm gestört oder belästigt (Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm#was-ist-schienenverkehrslarm>). Besonders betroffen sind dabei Menschen, die in der Nähe europäischer Güterverkehrskorridore, wie z. B. die Elbtal-Strecke oder die Mittelrheintrasse, wohnen. Einheitliche gesetzliche Regelungen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm gibt es in Deutschland gegenwärtig jedoch nicht. Während bei Neubaustrecken die rechtlichen Vorgaben aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung gelten, unterliegen bestehende Schienenstrecken keinen gesetzlichen Vorgaben. Der Bund stellt deshalb seit 1999 jährlich Mittel für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ bereit.

Vor gut einem Jahr wurden Berichte über Mängel an bereits installierten Lärmschutzwänden bekannt. So kamen verschiedene Gutachten zu dem Schluss, dass einige Lärmschutzwände nicht den Anforderungen entsprechen würden (Quelle: <https://www.welt.de/wirtschaft/article187877572/Deutsche-Bahn-Gutachten-schueren-Zweifel-an-Sicherheit-von-Schallschutzwaenden.html>). Demnach könnten einzelne Bauelemente durch den Sog vorbeifahrender Züge gelöst und dadurch in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Außerdem bestehe die Gefahr, dass manche Elemente komplett abgerissen und durch die Luft gewirbelt werden könnten, wodurch Züge beschädigt und im schlimmsten Fall auch Menschen gefährdet werden könnten. Laut Medienberichten wurden bei der Produktion der Elemente teilweise die Zulassungsbedingungen des

Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) nicht eingehalten. Weitere Tests sollen zu ähnlichen Ergebnissen gekommen sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Berichte über mangelhafte Lärmschutzwände bekannt?  
Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat sie daraus gezogen?
2. Welche konkreten Maßnahmen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG (DB AG) anlässlich der Berichte über defekte Lärmschutzwände angeordnet?
3. Wie viele Studien wurden im Auftrag der DB AG zur Prüfung der Qualität von Lärmschutzwänden in den vergangenen zehn Jahren erstellt?  
Haben sich daraus Hinweise auf Qualitätsmängel ergeben?  
Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung daraus gezogen?
4. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus dem in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Gutachten der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen aus dem November 2019 gezogen?
5. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände weisen derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung Mängel auf und müssen saniert bzw. abgebaut und neu errichtet werden?  
Welche Kosten entstehen dadurch voraussichtlich?
6. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände mussten in den vergangenen zehn Jahren aufgrund übermäßigen Verschleißes vorzeitig repariert oder ausgetauscht werden, und welche Kosten sind dadurch entstanden?
7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass verwendete Lärmschutzwände eine kürzere Lebensdauer haben als vom Hersteller angegeben?
8. Auf welchen Grundlagen werden Zulassungen von Lärmschutzwänden an Schienenwegen der DB AG erteilt?
9. Welche Anforderungen hat die DB AG an Lärmschutzwände neben Schienenwegen hinsichtlich Material, Lebensdauer und Lärmreduzierung?
10. Unterscheiden sich die Anforderungen der DB AG und des EBA an Lärmschutzwände neben Schienenwegen?
11. Wie wird die tatsächliche Lärmreduzierung durch Schallschutzwände an Schienenwegen praktisch überprüft?
12. Wie wird die Qualität der errichteten Lärmschutzwände nach Fertigstellung überprüft?
13. Wie oft und nach welchen Vorgaben wird der Zustand der existierenden Lärmschutzwände überprüft?
14. In welcher finanziellen Höhe sind in den vergangenen zehn Jahren Schäden an Infrastruktur und Zügen der DB AG aufgrund defekter Lärmschutzwände entstanden?

15. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, nach denen Auftragnehmer zur Errichtung von Lärmschutzwänden an Schienenwegen auf Qualitätsmängel beim verwendeten Material hingewiesen haben?

Falls ja, welche Schlüsse hat die Bundesregierung daraus gezogen?

Berlin, den 7. Mai 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

