

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Dr. Christopher Gohl, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Lärmschutz an der BETUWE-Linie

Die Schiene kann einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, das wachsende Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr aufzufangen. Hierfür ist allerdings die Akzeptanz der Bürger und Kommunen notwendig – besonders beim Thema Lärmschutz. Eine Konfrontation in diesem Zusammenhang wird die Akzeptanz der Bahn senken.

Für das Jahr 2020 hatte die Bundesregierung als Ziel des Lärmschutzes an Schienenwegen die Halbierung der Belästigung an hoch belasteten Strecken formuliert (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-de-r-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile). Das war nach Ansicht der Fragesteller ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Aufgrund einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) werden Verstöße momentan allerdings nicht mit Sanktionen geahndet.

Schließlich soll der Lärmschutz an allen besonders belasteten Strecken im Jahr 2050 gegeben sein (<https://gruen.deutschebahn.com/de/dialog/veroeffentlichen/laermschutzbericht2020/laermschutzziel>). Viele der heute Betroffenen werden das womöglich nicht mehr erleben. Deswegen ist es entscheidend, dass verfügbare Innovationen in Sachen Lärminderung zügig in der Praxis angewandt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung erreicht worden?
 - a) Wenn ja, mit welchen Methoden wurde dies nachgewiesen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
2. Wie viele Güterwaggons erreichen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht die angestrebte Lärminderung um zehn weitere Dezibel (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

3. Welche Anzahl an Güterwaggons wird als Berechnungsgrundlage für die Lärminderung herangezogen?
4. Werden Güterwaggons, die umgebaut oder repariert sind oder deren Nutzung ausgesetzt ist, in die Berechnungsgrundlage für die Lärminderung einbezogen?
5. Wie viele Güterwaggons von ausländischen Bahnbetrieben auf innerdeutschen Relationen erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung die heimischen Lärmschutzziele?
6. Wie wird das Einhalten des Lärmschutzes von ausländischen Bahnbetrieben auf innerdeutschen Relationen nach Kenntnis der Bundesregierung überprüft?
7. Was hat diese Überprüfung bisher ergeben?
8. Welches Bezugsjahr wurde für die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 angeführt?
9. Wie wird die Zahl der durch Bahnlärm belasteten Anwohner nach Kenntnis der Bundesregierung berechnet?
10. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Innovationszeitraum für lärm mindernde Innovation im Bahnverkehr, z. B. für Flüsterbremsen?
11. Wie ist der Zeitraum, bis Innovationen zur Lärminderung im Bahnverkehr Anwendung finden?
12. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung der Einzug von Innovationen zur Lärminderung im Bahnverkehr beschleunigt werden?
13. Finden nach Kenntnis der Bundesregierung Prognosen für zusätzlichen Verkehr aufgrund des Deutschland- und Europataktes auf der Strecke Oberhausen – Emmerich bei der Berechnung der Lärmbelastung Anwendung?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Berlin, den 23. Juni 2021

Christian Lindner und Fraktion