

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Lärmschutz an Schienenstrecken

Mit dem wachsenden Schienenverkehr auf den Hauptverkehrsachsen sind Lärm und die Erschütterungen durch die Züge, ganz besonders durch den Güterverkehr, für die Anwohnerinnen und Anwohner ein wachsendes Problem. Zwar wurde durch die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremsen und die Modernisierung der Fahrzeugflotte insgesamt schon einiges erreicht, allerdings wird die Belastung durch die wachsende Anzahl an Zügen entlang vieler Hauptstrecken dennoch insgesamt höher. Viele Menschen an diesen Strecken leiden darunter, warten aber oft schon seit vielen Jahren vergeblich auf wirksame Schallschutzmaßnahmen.

Im Bundeshaushalt für 2020 werden nun die Mittel für Lärmschutz an Bahnstrecken deutlich von 176 Mio. auf 139 Mio. Euro abgesenkt, was nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller trotz des Verweises auf Ausgabereste aus den Vorjahren in Anbetracht des riesigen Bedarfs, der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) selber mit 187 Mio. bis 212 Mio. Euro für das Jahr 2020 angegeben wird (siehe Antwort auf Bericht Nr. 46 des Abgeordneten Sven-Christian Kindler aus dem Berichterstattungsgespräch zum Einzelplan 12 am 1. Oktober 2019), nicht nachvollziehbar ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Bemühungen zur Reduktion des Schienenlärms durch die DB Netz AG als größte Schieneninfrastrukturbetreiberin in Deutschland insbesondere mit Blick auf die nicht vollständig abgerufenen Haushaltsmittel für diesen Bereich (bitte begründen)?
2. Wie begründet die Bundesregierung die Reduktion der für die Schienenlärmreduktion vorgesehenen Mittel im Haushalt 2020 (Titel 891 05) gegenüber den Vorjahren um 37 Mio. Euro, und wieso verfolgt sie zum Abbau der Ausgabereste nicht stattdessen die Strategie, die Ausgaben entsprechend des ermittelten Bedarfes zu steigern?
3. Wie viele Jahre würde es bei gleichbleibendem (176 Mio. Euro pro Jahr) oder bei reduziertem (139 Mio. Euro pro Jahr, wie ab 2020 geplant) Lärmsanierungsetat und bei gleichbleibenden Sanierungszielen dauern, bis die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes vorläufig bzw. endgültig abgeschlossen werden kann (bitte Rechnung nachvollziehbar darstellen)?

4. Welche Lärmsanierungsprojekte gemäß „Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche“ (vgl. <https://www.w1.deutschebahn.com/laerm/Welche-Massnahmen-wurden-2018-umgesetzt--4076262>) wurden zwischen 2001 und 31. Dezember 2018 tatsächlich fertiggestellt und abgeschlossen (bitte tabellarisch alle in der o. g. Liste angegebenen Streckenabschnitte auflisten und nach Bundesländern aufschlüsseln)?
5. Welche Projekte im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms sind zwischen 2001 und 31. Dezember 2018 nicht umgesetzt worden und werden dennoch als lärmsaniert ausgewiesen („fertiggestellt bis 30. September 2016“), weil sie zukünftig Lärmvorsorge erhalten sollen oder aus anderen Gründen (bitte tabellarisch alle in der o. g. Liste angegebenen Streckenabschnitte auflisten und nach Bundesländern aufschlüsseln)?
6. Welche Projekte im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms befinden sich seit 2001 in Planung (bitte tabellarisch die Streckenabschnitte auflisten und nach Bundesländern aufschlüsseln)?
7. Wie hoch ist der Anteil der angekündigten bzw. in Planung befindlichen Lärmsanierungsprojekte im Verhältnis zu den tatsächlich fertiggestellten Lärmsanierungsmaßnahmen für den Zeitraum zwischen 2001 und 31. Dezember 2018?
8. Warum ist in der aktuellen Ausgabe der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung das BüG (Besonders überwachtes Gleis) nicht mehr als förderfähige Maßnahme genannt, obwohl das BüG nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller die wirtschaftlichste Maßnahme war und ist (bitte ausführlich begründen)?
9. Warum wird ein lärm mindernder Unterhalt des Schienenwegs in der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung als förderfähige Maßnahme ausgeschlossen?
10. Warum sind Weichen mit beweglichem Herzstück trotz der dadurch möglichen erheblichen Reduzierung des stark belästigenden impulsbehafteten Lärms beim Überfahren der Weichen keine förderfähige Maßnahme?
11. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand der Erarbeitung eines neuen Lärmschutzkonzepts für die Bestandsstrecken im deutschen Schienennetz im Zuge der neuen Berechnungsvorschrift durch die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), und welche neuen Regelungen sind hier zu erwarten?
12. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen (mit Angabe der erreichten Lärminderung), und wie ist der Stand einer Zulassung der folgenden baulichen Lärmschutzmaßnahmen:
 - a) niedrige Lärmschutzwände direkt am Gleis zur Lärmreduktion möglichst nahe an der Quelle,
 - b) besohlte Schwellen,
 - c) Schienenstegdämpfer,
 - d) Unterschottermatten,
 - e) weitere neue bzw. innovative bauliche Lärmschutzmaßnahmen (bitte spezifizieren)?
13. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen (mit Angabe der erreichten Lärminderung) der folgenden fahrzeugseitigen Lärmschutzmaßnahmen:
 - a) lärmoptimierte Getriebe,

- b) lärmoptimierte Schaufelform der Lüfter,
 - c) Spiralschalldämpfer,
 - d) Lärmoptimierung der Umrichterlagerung,
 - e) Einbau viskoelastischer Federungen,
 - f) Einbau moderner Drehgestelle,
 - g) Einbau lärmmindernder Räder,
 - h) weitere neue bzw. innovative Lärmschutzmaßnahmen an den Fahrzeugen (bitte spezifizieren)?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem, und erachtet sie die diesbezügliche Spreizung der Trassenpreise als ausreichend (bitte begründen)?
15. Wer ist als Vertreterin bzw. Vertreter welcher Organisationen im Arbeitskreis zur geplanten „Verschränkung“ der Lärmsanierung des Bundes und der Lärmaktionsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)260 vom 30. Juli 2019 und Antwort auf den Bericht Nr. 17 des Abgeordneten Victor Perli aus dem Berichterstattergespräch zum Einzelplan 12 am 1. Oktober 2019) vertreten (bitte die Zusammensetzung des Arbeitskreises auflisten)?
16. Bis wann wird die Prüfung, ob alle nach der Umgebungslärmrichtlinie hoch belasteten Strecken Teil der 6.500 km sind, die für eine freiwillige Lärmsanierung vorgesehen werden, abgeschlossen sein (Antwort auf den Bericht Nr. 18 des Abgeordneten Victor Perli aus dem Berichterstattergespräch zum Einzelplan 12 am 1. Oktober 2019)?
17. Ist die Bundesregierung bereit, eine neue Priorisierung der zu sanierenden Strecken vorzunehmen, um die nach Umgebungslärmrichtlinie am höchsten belasteten Strecken vordringlich zu sanieren?
18. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Gespräche mit der DB AG zu einer „Hochlaufkurve“ für die Lärmsanierung, und von welchem finanziellen Bedarf geht sie insgesamt und jährlich aus (vgl. Antwort auf den Bericht Nr. 19 des Abgeordneten Victor Perli aus dem Berichterstattergespräch zum Einzelplan 12 am 01. Oktober 2019)?
19. Welche Studien zur Abschätzung der Anzahl der verkehrslärmbedingten Erkrankungen und vorzeitigen Todesfälle bzw. verlorenen gesunden Lebensjahre in Deutschland hat die Bundesregierung durchführen lassen?
Welche Studien Dritter dazu sind ihr bekannt, und welche Ergebnisse daraus liegen der Bundesregierung dazu vor (bitte tabellarische Auflistung der Studien und der Veröffentlichungsdaten und Veröffentlichungsorte, gegliedert nach Verkehrsträgern)?
20. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch verkehrslärmbedingte Erkrankungen und vorzeitige Todesfälle verursacht werden (bitte begründen und nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?
21. Welche aktuellen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, dass die Einhaltung
- a) der Auslösewerte der Lärmsanierung und
 - b) die Grenzwerte der 16. BImSchV
- ausreichen, um verkehrslärmbedingte Erkrankungen und vorzeitige Todesfälle sicher verhindern zu können?

22. Für wie viele Wohnungen wurden bisher im Rahmen der Lärmsanierung Ansprüche auf Erstattung der Aufwendungen für
- Lärmschutzfenster,
 - Lüftungseinrichtungen und
 - andere bauliche Maßnahmen
- zuerkannt, für wie viele Wohnungen wurden diese Ansprüche wahrgenommen bzw. nicht wahrgenommen, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Gründe einer Nichtwahrnehmung der jeweiligen Ansprüche (bitte falls verfügbar jahresweise, alternativ über längere Zeiträume aggregiert auflisten)?
23. Weshalb wird für die Lärmsanierung (und Lärmvorsorge) an den Schienenwegen des Bundes nicht eine gleichartige Statistik geführt, wie es das BMVI für Straßen in der jährlichen „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“ erstellt und veröffentlicht, und beabsichtigt die Bundesregierung, künftig eine solche Statistik auch für den Lärmschutz an den Schienenwegen des Bundes zu erstellen (bitte begründen)?
- Ist die Kenntnis der Fragesteller zutreffend, dass die DB AG das BMVI in den „Jour Fixe“ Lärmsanierung auf die Abschaffung bzw. Beschränkung der zivilrechtlichen Klagemöglichkeit (nach § 906 des Bürgerlichen Gesetzbuchs – BGB, Bundesgerichtshof – BGH – Urteil vom 27. Oktober 2006, Az. V ZR 2/06) drängte?
 - Auf welcher Rechtsgrundlage kann das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf Antrag Maßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner gegen hohe Lärmbelastungen gegenüber der DB Netz AG anordnen?
 - Wann und in welcher Weise – falls die Bundesregierung der Auffassung ist, dass es derzeit keine solche Rechtsgrundlage gibt – beabsichtigt die Bundesregierung, eine solche Rechtsgrundlage zu schaffen?

Berlin, den 4. Dezember 2019

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion