

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Hausteil, Elke Hoff, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Besonders überwachtetes Gleis

Die Lärmemission eines fahrenden Zuges wird entscheidend von der Rauigkeit des Rades und der Schiene beeinflusst. Fahrzeugseitig wird der Riffelbildung durch zunehmenden Einsatz von Scheibenbremsen und der so genannten K-Sohle bei Güterwagen entgegengewirkt. Regelmäßige Schienenschleiffahrten können einen zusätzlichen Beitrag zur Reduzierung des Schallpegels leisten.

Auf diversen Strecken der Deutschen Bahn Netz AG wird das Verfahren „Besonders überwachtetes Gleis“ (BüG) als Schallminderungsmaßnahme angewandt. Ein Messzug überprüft auf diesen Abschnitten regelmäßig den Zustand der Fahrflächen. Wird ein bestimmter Lärmpegel erreicht oder überschritten, wird das Gleis nachgeschliffen.

Das BüG-Verfahren ist sowohl im Rahmen des Lärmsanierungskonzepts des Bundes als auch im Rahmen von Planfeststellungsverfahren als schallreduzierende Maßnahme anerkannt. Das Bundesverwaltungsgericht misst ihm einen lärmindernden Effekt von 3 dB(A) bei.

Nach einem Bericht des „TAGESSPIEGELS“ vom 17. September 2007 ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) trotz mehrfacher Aufforderung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) nicht ihrer Pflicht nachgekommen, die als „besonders überwachtetes Gleis“ eingestufte S-Bahn-Strecke Lichterfelde Süd – Teltow messtechnisch zu kontrollieren und gegebenenfalls auszubessern. Das EBA habe daraufhin die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 60 km/h angeordnet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche einzelnen Streckenabschnitte der DB Netz AG sind als „besonders überwachtes Gleis“ ausgewiesen?

Welche Streckenlänge umfassen diese Abschnitte, und in welchem Jahr wurde auf diesen Abschnitten jeweils das Verfahren eingeführt, und aus welchem Grund (z. B. Auflage eines Planfeststellungsbeschlusses, Lärm- sanierungsprogramm etc.)?

2. Wie häufig sollten nach den Auflagen des EBA Schallmessfahrten stattfinden?

Differenziert die Periodendauer nach der Art der Strecke und deren Auslastung?

3. Inwieweit gibt es gegenüber dem EBA eine Dokumentationspflicht hinsichtlich durchgeführter Schallmessfahrten?

4. Wer entscheidet auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Schallmessfahrten, ob Schleifarbeiten an den Schienen durchgeführt werden?

5. Bestätigt die Bundesregierung den o. g. Bericht des „TAGESSPIEGELS“?

Falls ja, womit hat die DB AG gegenüber dem EBA ihr bisheriges Verhalten begründet?

6. Gab es seit dem Jahr 2000 andere BüG-Strecken, die von der DB AG nicht den Verfügungen und Auflagen des EBA entsprechend kontrolliert und gepflegt wurden bzw. werden?

Falls ja, um welche Strecken handelt es sich dabei, und in welcher Weise kam/kommt die DB AG ihren Pflichten nicht nach?

7. Ist seit dem Jahr 2000 eine Zunahme dieser Fälle (siehe Frage 6) zu verzeichnen?

8. Bei welchen unter Frage 6 genannten Strecken hat das EBA eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anordnen müssen?

9. Bei welchen unter Frage 6 genannten Strecken sah sich das EBA gezwungen, in Bezug auf die Planfeststellung, ein Ergänzungsverfahren einzuleiten, und wie sind diese Verfahren jeweils ausgegangen?

10. Handelt es sich nach der Ansicht der Bundesregierung bei Streckenabschnitten, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen nicht durchgeführter Schallmessfahrten durch das EBA reduziert wurde, um Langsamfahrstellen?

Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA die DB AG zu dieser Frage?

11. Inwieweit müssen nach der Ansicht der Bundesregierung die durch das EBA angeordneten Reduzierungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit wegen nicht durchgeführter Schallmessfahrten Erwähnung in den Netzzustandsberichten der DB Netz AG finden?

Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA die DB AG zu dieser Frage?

12. Inwieweit wurde bei der Ausarbeitung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Zuge der geplanten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG berücksichtigt, dass die Qualität einer Strecke auch dadurch gemindert werden kann, dass sich das EBA wegen eines pflichtwidrigen Verhaltens der DB AG – z. B. der vorliegend angesprochenen nicht durchgeführten Schallmessfahrten – gezwungen sieht, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren?

13. Löst nach Ansicht der Bundesregierung das pflichtwidrige Unterlassen von Schallmessfahrten der DB AG eine Ersatzpflicht der DB Netz AG gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aus, sofern diesen durch die vom EBA angeordnete Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kausal ein Schaden entsteht?
14. Zu welchem Zeitpunkt und in welcher Weise müssen betroffene EVU von der angeordneten Reduzierung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit informiert werden?
15. Ist es möglich, dass die DB AG für Streckenabschnitte, auf denen das BüG-Verfahren als lärmindernde Maßnahme im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses angeordnet wurde, Fördermittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes erhält?

Berlin, den 9. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

