

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung von Bahnlärm**

Mit Hilfe der Konjunkturprogramme werden von 2009 bis 2011 zusätzlich 100 Mio. Euro in innovative Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen investiert. Die Maßnahmen beschränken sich auf Teststrecken, auf denen sie auf ihre Wirksamkeit (weiter) getestet werden. Ein Einsatz dieser Techniken erfolgt in der Regel nicht auf bestehenden Strecken. Bisher sind beispielsweise verschäumte Schottergleise lediglich auf Teststrecken bekannt. In den Jahren 2000 bis 2006 förderte das Bundesministerium für Bildung und Forschung die Entwicklung eines Prototyps für das leichte und lärmarme Drehgestell (LEILA). Seit 2007 wurde LEILA zur Serienreife vom Hersteller Josef Meyer AG, Rheinfelden (Schweiz), in Kooperation unter anderem mit der Technischen Universität Berlin (TU Berlin) ohne Förderung durch die Bundesregierung weiterentwickelt. Nach Angaben der TU Berlin wird der Dauerschallpegel eines Güterzuges mit LEILA im Vergleich mit einem herkömmlichen Güterzug mit Y25-Drehgestellen und Graugussbremsen von 92 Dezibel (dBA) auf 78 Dezibel reduziert (gemessen bei 80 km/h in 7,5 Meter Abstand). Dies entspricht einer deutlichen weiteren Reduzierung des Dezibelwertes gegenüber der Umrüstung der Drehgestelle auf Komposit-Bremsklötze (83 Dezibel). Demnach ist ein Güterzug, bestehend aus 64 Wagen mit LEILA-Drehgestellen, so laut wie ein Achtwagenzug mit Komposit-Bremsklötzen oder einem einzelnen Wagen mit Graugussbremsen. LEILA bietet zwar Kosteneinsparungen beim Verschleiß, dem Energieverbrauch und durch eine höhere Nutzlast. Allerdings ist LEILA (ca. 47 000 Euro/Drehgestell) ohne größere Serienproduktion zwei- bis dreimal teurer als ein herkömmliches Drehgestell. Ohne Kostenvorteile oder ordnungspolitische Vorgaben werden die Betreiber von Güterwagen Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie die Nutzung von LEILA, verständlicherweise aus Wettbewerbsgründen nicht ergreifen. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP steht u. a., dass die Lärmbelastung der Bevölkerung und dazu der Schienenbonus schrittweise reduziert werden sollen. Gleichzeitig soll eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung eingeführt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Stand haben die einzelnen Maßnahmen zur Bahnlärmreduzierung, die aus dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung finanziert werden?

2. Gibt es erste Zwischenerkenntnisse, inwieweit die getesteten Techniken regulär eingesetzt oder sie aus Effizienzgründen nicht weiter verfolgt werden sollten?
3. Auf welchen Strecken wird das verschäumte Schottergleis erprobt bzw. eingebaut?
4. Auf welchen Strecken plant die Bundesregierung ein verschäumtes Schottergleis einzubauen?
5. Wann erfolgt jeweils der Einbau?
6. Welche Ergebnisse haben die Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen der einzelnen Techniken zur Bahnlärmreduzierung gebracht (z. B. zur Entsorgung der Materialien bei Erneuerung eines verschäumten Schottergleises)?
7. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um den Bahnlärm an bestehenden Bahnstrecken zu reduzieren, und in welchem zeitlichen Rahmen sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?
8. Wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vereinbarten lärmabhängigen Trassenpreise noch vor 2013 einführen?  
Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?
9. In welchem konkreten Zeitrahmen wird die Bundesregierung, wie im Koalitionsvertrag angekündigt, den Schienenbonus in welchen Schritten abschaffen?
10. Wird die Bundesregierung bis zur endgültigen Abschaffung des Schienenbonus dafür sorgen, dass dieser übergangsweise an besonders belasteten Streckenabschnitten wie z. B. bei den Planfeststellungsverfahren für die Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel von der Vorhabenträgerin als Pilotprojekt nicht mehr zur Anwendung kommt?
11. Plant die Bundesregierung an besonders belasteten Streckenabschnitten des Bestandsnetzes wie z. B. im Gebiet des Weltkulturerbes im Mittelrheintal die Einführung von Nachtfahrverboten für überlaute Güterzüge zur sofortigen Reduzierung des nächtlichen Güterverkehrslärms?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Plant die Bundesregierung die Einführung strengerer Lärmschutzgrenzwerte für das Bestandsnetz, analog zu den Regelungen im Bundesemissionsschutzgesetz, die für Aus- und Neubaustrecken gelten?  
Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?
13. Inwieweit fördert die Bundesregierung die technische Zulassung von LEILA für den regulären Bahnbetrieb in Deutschland und europaweit?
14. Welche ordnungspolitischen Maßnahmen für das rollende Material (Wagen und Triebfahrzeuge) plant die Bundesregierung zur Reduzierung des Bahnlärms?
15. Wann sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?
16. Welche Anreize mit welchem quantitativen und zeitlichen Ziel wird die Bundesregierung für den Einsatz von lärmreduziertem Rollmaterial setzen, und in welchem zeitlichen Rahmen soll dies geschehen?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Maßnahmen für die Bahnlärmreduzierung am Fahrweg (je nach Technik 1,5 bis 6 Dezibel Reduzierung) im Verhältnis zu Maßnahmen zur Reduzierung am rollenden Material (mit LEILA 14 Dezibel Reduzierung) bezogen auf deren Wirksamkeit?

18. Inwieweit wird der Transport per Bahn durch die Maßnahmen der Bundesregierung zur Bahnärmreduzierung gegenüber Transporten mit anderen Verkehrsmitteln verteuert oder benachteiligt?
19. Inwieweit wird die Verteuerung oder Benachteiligung durch anderweitige Maßnahmen (auch bei anderen Verkehrsträgern) kompensiert?

Berlin, den 11. Februar 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

