

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen der Bundesregierung zur Beschränkung von Schienenlärm

Eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele aller bisherigen wie auch dieser Bundesregierung ist die Verlagerung transportierter Güter von der Straße auf die Schiene. Untersuchungen des Umweltbundesamtes zufolge fühlen sich drei Viertel der Bevölkerung von Verkehrslärm beeinträchtigt, viele davon auch durch Schienenverkehrslärm. Durch Schienenverkehrslärm fühlen sich demnach 20 Prozent der Bevölkerung „mittelmäßig“ bis „sehr stark“ gestört. Wie die aktuelle Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zeigt, ist die Lärmbelastung an viel befahrenen Bahnstrecken inzwischen so hoch, dass sie nicht nur zu erheblichen Belästigungen, sondern auch zu Gesundheitsgefährdungen der Anwohner führt. Der nach wie vor nicht ausreichende Lärmschutz erschwert den Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kilometer des von der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit 3 400 km als sanierungsbedürftig angegebenen Streckennetzes
 - a) wurden seit 1999 lärmsaniert,
 - b) sind noch zu sanieren?
2. Hält die Bundesregierung diese Angaben der DB AG angesichts der Verkehrsprognosen bis 2020 noch für aktuell?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, welche Konsequenzen wird das konkret haben?
3. Wie hoch waren bisher die seit 1999 zur Lärmsanierung im Streckennetz der DB AG aufgewendeten Kosten
 - a) aus Mitteln des Bundes,
 - b) aus Mitteln der DB AG?
4. Warum wurde das Schienenlärmsanierungsprogramm auf Eisenbahnen des Bundes beschränkt, treten in Netzabschnitten privater Betreiber keine Lärmprobleme auf?
5. Wie viele Streckenkilometer wären unter Einbeziehung der Erkenntnisse der aktuellen Lärmkarten des EBA gemäß der Schwellenwerte der Förderrichtlinie des Bundes zur Lärmsanierung im Schienenbereich bundesweit noch zu sanieren?

6. Wodurch erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, dass einige von DB-Netz in Hannover vor wenigen Jahren im Zuge des o. g. Förderprogramms lärmsanierten Streckenabschnitte – beispielsweise der Güterumgehung Hannover und Hannover/Brehmstraße – gemäß aktueller Lärmkarten des EBA gemäß der hier maßgeblichen Förderrichtlinie des Bundes bereits erneut sanierungsbedürftig sind?
7. Hält die Bundesregierung in diesen Fällen die von der DB Netz AG durchgeführte Lärmsanierung für ausreichend bzw. für effektiv?
8. Was wird die Bundesregierung in den beiden vorgenannten Fällen zur Verbesserung des Lärmschutzes unternehmen?
9. Was wird die Bundesregierung konkret veranlassen, dass sich mögliche Missstände bei Lärmsanierungsmaßnahmen nicht wiederholen?
10. Wie viele Streckenkilometer wären unter Wegfall des bisher abgezogenen Schienenbonus von 5 dB(A) bundesweit zusätzlich noch zu sanieren?
11. Hält die Bundesregierung eine ausreichende Gesundheitsvorsorge der betroffenen Bevölkerung bei den bisher in der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung unter Abzug des Schienenbonus von 5 dB(A) zugrunde gelegten Schwellenwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts für ausreichend?
12. Inwieweit ist der Bundesregierung die im Auftrag des Regionalverbands Südlicher Oberrhein vom Universitätsklinikum Freiburg erstellte Studie „Macht Schienenlärm krank?“ über die gesundheitlichen Folgen von Schienenlärm, in der 119 empirische Forschungsarbeiten zu dieser Fragestellung zusammengetragen und ausgewertet wurden, bekannt, und inwieweit kann die Bundesregierung der Studie hinsichtlich der Einschätzung des Schienenbonus, dass die Rechtfertigung für diesen Bonus auf alten Daten beruhe, nur subjektive Störungen berücksichtige, ein gesundheitliches Risiko vor allem durch eine regelmäßige Störung des Schlafes entstehe und dieses Risiko durch den Schienenbonus sowie das Fehlen eines Grenzwertes für Spitzenpegel erhöht werde, zustimmen?
13. Inwieweit strebt die Bundesregierung die Einführung eines Grenzwertes für einen Spitzenpegel an?
14. Inwieweit beziehen sich die Aussagen zur schrittweisen Absenkung bzw. Abschaffung des Schienenbonus im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP auf Projekte, bei denen das Planfeststellungsverfahren schon eingeleitet oder sogar schon abgeschlossen wurde?
15. Wurden von der Bundesregierung bisher Studien/Forschungsvorhaben zu den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit bzw. der gesundheitlichen Belastungen durch den Schienenlärm in Auftrag gegeben?
 - a) Wenn ja, wann, welche, und mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
16. Wie beurteilt sie angesichts dessen die in den „Night Noise Guidelines“ der Weltgesundheitsorganisation in Übereinstimmung mit Studien des Umweltbundesamtes gemachten Empfehlungen, wonach bereits oberhalb einer durchschnittlichen Lärmexposition von 55 dB(A) von einer gesundheitlichen Gefährdung der hiervon betroffenen Bevölkerung auszugehen ist?
17. Wird die Bundesregierung ordnungsrechtliche Konsequenzen hieraus ziehen?
 - a) Wenn ja, welche konkret?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

18. Welche Finanzmittel der im Bundeshaushalt eingestellten Gelder wurden seit Auflegung des Lärmsanierungsprogramms Schiene seit 1999 jeweils (jahresbezogene Angaben erbeten) abgerufen (verwendet), und wie viel nicht (jahresbezogene Angaben erbeten)?
19. Woraus resultieren die bisherigen Minderausgaben konkret?
20. Bis wann können betroffene Bahnanwohner mit einer bundesweiten Sanierung der bisher ermittelten und im Internet veröffentlichten Streckenabschnitte rechnen?
21. Was gedenkt die Bundesregierung zur Effektivierung und Beschleunigung des bisherigen Lärmsanierungsprogramms im Schienennetz konkret zu tun?
22. Wie viele Güterwaggons mit veralteter Graugussklotz-Bremstechnik sind bei welchen deutschen Bahnunternehmen jeweils noch vorhanden (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
23. Wie viele Güterwaggons mit Verbundkunststoff-Bremstechnik (K- oder L-Sohle) sind bei welchen deutschen Bahnunternehmen heute jeweils vorhanden (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
24. Wie viele Güterwaggons wurden davon jeweils (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)
 - a) neu angeschafft,
 - b) von veralteter Technik umgerüstet?
25. Welche Kosten sind den Bahnunternehmen jeweils bei der Umrüstung insgesamt entstanden (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
26. Welche Kosten wurden hier den Bahnunternehmen jeweils aus Bundesmitteln erstattet (unternehmensspezifische Auflistung erbeten)?
27. Wie erklärt sich die Bundesregierung die bisher eher „schleppende“ Sanierung alter Güterwaggons bei deutschen Bahnunternehmen?
28. Was wird die Bundesregierung konkret bis wann jeweils unternehmen, um eine notwendige Beschleunigung zu erreichen?
29. Warum wurde bisher nicht von der Möglichkeit gemäß § 6 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung Gebrauch gemacht, dass bei der Bemessung der Trassenentgelte die Emissionen der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden können, um Anreize für die Nutzung leiserer Fahrzeuge zu schaffen?
30. Was hält die Bundesregierung von dem Expertenvorschlag, die deutschen Trassenpreise zur Einhaltung des EU-Wettbewerbsrecht für alle Bahnunternehmen für fünf Jahre mit der Maßgabe zu reduzieren, dass die so eingesparten Gelder zur Lärmsanierung der Schienenfahrzeuge zu nutzen sind und nach Ablauf von fünf Jahren ordnungspolitisch alle lauten, nicht sanierte Güterfahrzeuge (Maßstab: TSI-Umrüstungsnorm der EU) nur noch für eine Übergangszeit von zwei Jahren im deutschen Schienennetz verkehren dürfen, wobei die Trassenpreise für die lauten Güterzüge in dieser Übergangszeit mehr als doppelt so hoch sind wie bei den gemäß Technischer Spezifikation für die Interoperabilität Schienenfahrzeuge (TSI) der EU lärmsanierten Schienenfahrzeuge?
31. Bis wann wird sie diese oder andere – hier näher zu beschreibende Maßnahmen – zur wirksamen baldigen Sanierung lauter Schienengüterfahrzeuge konkret umsetzen?
32. Bis wann soll die notwendige und dringliche Sanierung lauter Schienengüterfahrzeuge nach Ansicht der Bundesregierung bei allen deutschen Bahnunternehmen durchgeführt sein?

33. Hält die Bundesregierung die seit Jahren parteiübergreifend geforderte baldige Sanierung alter Güterzüge für ausreichend oder stimmt sie unserer Auffassung zu, dass Neubeschaffungen von Schienenfahrzeugen bei deutschen Bahnunternehmen zum vorsorgenden Gesundheitsschutz der Bevölkerung in etwa dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen sollten?
- Wenn nein, warum nicht?
 - Wenn ja, was wird die Bundesregierung zur Erreichung dieses Ziels bis wann jeweils konkret unternehmen?
34. Inwieweit wird die Bundesregierung hierfür beispielsweise eine nach Expertenmeinung überfällige Verwaltungsvorschrift gemäß § 38 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) mit entsprechenden Vorgaben für neue und alte Schienenfahrzeuge baldmöglichst erstellen und in Kraft treten lassen?
35. Wie bewertet die Bundesregierung eine weitere deutliche Lärmreduzierung von Schienengüterfahrzeugen (und deren Realisierbarkeit) durch
- Drehgestelle,
 - abgeschirmte Räder,
 - Scheibenbremstechnik,
 - bessere Kapselung der Motoren in den Lokomotiven,
 - bessere Schalldämmung der Lüfter?
36. Sind der Bundesregierung ihr sinnvoll erscheinende weitere Möglichkeiten zur Lärmreduktion von Schienengüterfahrzeugen bekannt, und wie bewertet sie diese jeweils auch hinsichtlich einer möglichen Realisierung?

Berlin, den 21. Mai 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion