



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Herrn
Dr. André Hahn MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 14.10.2015
Seite 1 von 1

Fragestunde am Mittwoch, den 14.10.2015
- Bundestagsdrucksache 18/6300

Sehr geehrter Herr Kollege,

als Anlage übersende ich Ihnen die schriftliche Antwort auf Ihre für die obige Fragestunde gestellten Fragen Nr. 8 und 9.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Barthlé MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-ba@bmvf.bund.de
www.bmvf.de



Drucksache 18/6300 Frage Nr. 8

Abg. Dr. André Hahn

A n t w o r t

Nach Auskunft der DB Netz AG stellen sich die Zugzahlen auf den Strecken 6248, 6363 und 6386 wie folgt dar:

Für die Strecke Dresden - Berlin (6248) ist eine Zunahme der Zugzahlen im Schienengüterverkehr von 34 Güterzügen in 2010 auf 97 Güterzüge in 2014 zu verzeichnen. Insgesamt sind die Zahlen wegen langjähriger baubedingter Ab- und Umleitungen in diesem Bereich schlecht zwischen den Jahren vergleichbar. Derzeit fährt wegen Bauarbeiten auf der Strecke Dresden - Berlin nur wenig Güterverkehr.

Auf der Strecke 6363 zwischen Coswig und Dresden-Pieschen sind die Zugzahlen für den Schienengüterverkehr seit 2010 mit 2 bis 4 Güterzügen gering und weitgehend konstant geblieben. Die Strecke 6386 wird ausschließlich von der S-Bahn nach Meißen bedient.

Zu den Trassenentgelten konnte die DB Netz AG in der kurzen Frist keine Daten mitteilen.

Drucksache 18/6300 Frage Nr. 9

Abg. Dr. André Hahn

A n t w o r t

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag bekräftigt, den Schienenlärm bis 2020 – ausgehend vom Jahr 2008 – deutschlandweit zu halbieren.

Das Kernstück stellt die Lärminderung an der Quelle mit der Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken dar. Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde zum Fahrplanwechsel 2012/13 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt.

Der Fortschritt bei der Umrüstung wird nach der Hälfte der Laufzeit des Förderprogramms mit dem Fahrplanwechsel 2016 evaluiert werden. Sollte bis dahin nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen leise sein, sieht der Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien vor, dass noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umgesetzt werden sollen.

Die zweite wichtige Säule zur Erreichung des Halbierungsziels ist der stationäre Lärmschutz. Dazu zählt insbesondere die freiwillige

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Für die 1999 eingeführte freiwillige Lärmsanierung standen im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur seit 2007 jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. 2014 wurde der Mittelansatz auf 130 Millionen Euro erhöht. Auch 2015 stehen 130 Millionen Euro zur Verfügung.

Neben der Lärmsanierung an bestehenden Strecken trägt auch der Aus- und Neubau von Eisenbahnstrecken vielfach zur Senkung der Lärmbelastung bei. Beim Aus- und Neubau besteht für die Anwohner ein Anspruch auf Lärmvorsorge mit den deutlich besseren Schutzwerten nach der Verkehrslärmschutzverordnung. Zusätzlich entlasten Aus- und Neubaustrecken vorhandene Streckenabschnitte und damit auch ihre Anwohner.

Darüber hinaus konnten in den letzten Jahren kurzfristig zur Verfügung gestellte Mittel für die Verbesserung des Lärmschutzes verwendet werden:

So wurden aus dem Konjunkturprogramm II (KP II) von 2009 bis 2011 rund 72 Millionen Euro und aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II (IBP II) von 2013 bis 2014 rund 27 Millionen Euro für innovativen Lärmschutz und für Lärmschutz an Brennpunkten ausgegeben. Somit sind gesamt über 1 Mrd. Euro durch den Bund für Lärmschutzmaßnahmen verwendet worden.

Im Zukunftsinvestitionsprogramm der Bundesregierung sind für die Jahre 2016 bis 2018 zusätzliche Mittel für Lärmschutz vorgesehen. Diese Mittel werden unabhängig vom Lärmsanierungstitel bereitgestellt und für ein Sonderprogramm eingesetzt, welches insbesondere den Lärm an Brennpunkten weiter reduzieren soll.

Auch die Anpassung der rechtlichen Vorschriften unterstützt ganz wesentlich die Zielerreichung:

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte konsequente Einführung des Stands der Technik in die Praxis wurde durch die Änderung der Schallberechnungsvorschrift für den Schienenverkehr erreicht.

Mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde bereits in der letzten Legislaturperiode die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus beschlossen. Für Anwohnerinnen und Anwohner von Eisenbahnstrecken kommt es hierdurch zu einem verbesserten Lärmschutz. Mit der im Frühjahr 2014 erfolgten Anpassung der Förderrichtlinie Lärmsanierung wurde klargestellt, dass diese Abschaffung des Schienenbonus auch für die Lärmsanierung gilt.