

Deutscher Bundestag, Fragestunde am 14.10.2015

Frage Nr. 8 des Abgeordneten Dr. André Hahn, DIE LINKE (Drucksache 18/6300):

Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Lärm durch den Schienenverkehr an der Berliner Strecke im Landkreis Meißen seit 2009 entwickelt, und für wie viele der auf dieser Strecke fahrenden Güterzüge wurde seit dem 1. Juni 2013 zusätzlich zum regulären Trassenentgelt ein lärmabhängiges Entgelt (Malus) erhoben?

Antwort des Parl. Staatssekretärs Norbert Barthle

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.

Frage Nr. 9 des Abgeordneten Dr. André Hahn, DIE LINKE (Drucksache 18/6300):

Was hat die Bundesregierung in den vergangenen vier Jahren zur Senkung des Lärms infolge des Schienenverkehrs im Landkreis Meißen getan, und welche diesbezüglichen Aktivitäten sind für die Jahre 2015 bis 2017 geplant?

Antwort des Parl. Staatssekretärs Norbert Barthle

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 Milliarden 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.

REAKTIVE INFORMATION: Eckpunkte sind eine lauleistungsabhängige Bonuszahlung als Zuwendung des Bundes an die Wagenhalter in Höhe von 50 Prozent - und maximal 152 Millionen Euro - auf die fiktiven Mehrkosten für die Umrüstung auf LL-Bremssohlen. Die weiteren 50 Prozent der Kosten für das lärmabhängige Trassenpreissystem sollen vom Eisenbahnsektor aufgebracht werden. Für laute Züge erhebt die DB Netz AG eine lärmabhängige Entgeltkomponente (Malus von derzeit 2 Prozent des Trassenentgeltes) zusätzlich zum regulären Trassenentgelt, wenn der Zug nicht zu mindestens 90 Prozent aus leisen Güterwagen besteht. Aus den Einnahmen zahlt die DB Netz AG an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die umgerüstete leise Güterwagen einsetzen, einen lauleistungsabhängigen Bonus. Nach Ablauf des Förderprogramms zum Fahrplanwechsel 2020 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage wird derzeit erarbeitet.

Die Anzahl der Anmeldungen zur Umrüstung aus dem In- und Ausland zeigt, dass das Programm ein Erfolg ist: mit Stand Oktober 2015 sind zur Umrüstung bis 2020 circa 162 000 Güterwagen von 25 Unternehmen aus Deutschland, Frankreich, Österreich, Polen, Schweden, Spanien und der Schweiz angemeldet.

Mit Einführung des Lärmsanierungsprogramms beschrieb die DB Netz AG einen Bedarf zur Lärmsanierung von 3 690 Kilometern bei einem Streckennetz von rund 33 600 Kilometern Gesamtlänge. Davon wurden seit 1999 bis Ende August 2015 bereits 1 457 Kilometer in 1087 Ortsdurchfahrten saniert. Insgesamt wurden circa 582 Kilometer Schallschutzwände errichtet und bei 54 242 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen (zum Beispiel Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftern) finanziell gefördert. Hierfür wurden etwa 991 Millionen Euro an Bundesmitteln ausgegeben.

Die Verordnung ist am 01.01.2015 in Kraft getreten. Damit stehen innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung wie zum Beispiel Schienenstegdämpfer, niedrige Schallschutzwände, Schienenschmiereinrichtungen sowie zur Brückenentdröhnung zusätzlich zu den schon bisher verwendeten klassischen Lärmschutzwänden zur Verfügung. Zudem wurde die Möglichkeit geschaffen, neue Techniken zu verwenden, die derzeit noch entwickelt werden und akustisch noch nicht anerkannt sind.

Für Anwohnerinnen und Anwohner von Eisenbahnstrecken kommt es hierdurch zu einem verbesserten Lärmschutz, da bei der Lärmberechnung in Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren, die ab dem 01.01.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt angemeldet werden, der bisherige Abschlag von 5 dB(A) nicht mehr vorgenommen wird.