

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Eva Bulling-Schröter, Diana Golze, Katrin Kunert, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Kersten Steinke, Sabine Stüber und der Fraktion DIE LINKE.

Kosten der Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Immer weniger Menschen haben Verständnis dafür, dass beim Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen relativ strenge Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) gelten, wohingegen Menschen, die an bestehenden Strecken wohnen, auf die freiwilligen Lärmsanierungsprogramme des Bundes angewiesen sind, für die zudem Auslösewerte maßgeblich sind, die z. T. deutlich über den vergleichbaren Grenzwerten der 16. BImSchV liegen (so die Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein, IG BOHR in ihrer Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 14. Dezember 2011, Ausschussdrucksache 17(15)304-B).

Im ersten Nationalen Verkehrslärmschutzpaket vom 2. Februar 2007 wies die Bundesregierung auf die Differenz zwischen den Lärmgrenzwerten bei Neu- und Ausbau einerseits sowie bei der Lärmsanierung andererseits hin. Darin wurden für eine Angleichung der (damals noch um 3 dB(A) höheren) Auslösewerte an die Werte der 16. BImSchV Kosten in Höhe von 100 Mio. Euro im Jahr allein für die Lärmsanierung an Autobahnen genannt. In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. vom Mai 2009 (Bundestagsdrucksache 16/12971) wurden für Autobahnen und Bundesstraßen Kosten in Höhe von 200 Mio. Euro im Jahr über 20 Jahre hinweg genannt, insgesamt wären das also ca. 4 Mrd. Euro.

Im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom August 2009 wurde die – im Bundeshaushalt 2010 vollzogene – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) angekündigt und dazu ausgeführt:

„Die entsprechenden Investitionen von bis zu 1,5 Milliarden Euro sollen möglichst bis zum Jahr 2020 realisiert werden.“

Allerdings hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihrer schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 14. Dezember 2011 (Ausschussdrucksache 17(15)304-C) zutreffend ausgeführt, dass für die Lärmsanierung an Autobahnen und Bundesstraßen im Jahr 2012 nur etwa 50 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Ferner führte die BASt aus, dass „in den nächsten Jahren die Auftragsverwaltungen die auf Basis der neuen Auslösewerte mög-

lichen Maßnahmen planen und umsetzen“ müssen, obwohl diese Werte bereits seit knapp zwei Jahren gelten.

Für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erfolgte in den beiden Verkehrslärmschutzpaketen hingegen weder eine Ankündigung einer Senkung von Grenzwerten oder der Auslösewerte für die bislang freiwillige Lärmsanierung, noch gab es entsprechende Anpassungen. Es wurde lediglich im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP im Herbst 2009 eine schrittweise Abschaffung des Schienenbonus angekündigt, die auch höhere Lärmschutzanforderungen sowohl beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen (16. BImSchV) als auch bei der Lärmsanierung zur Folge hätten. In der Presse wurde im Herbst 2011 über konkrete Vorschläge der Bundesregierung und der Koalitionsfraktionen dazu berichtet.

Auf Basis der bestehenden Rechtslage führte die Bundesregierung im Verkehrslärmschutzpaket I aus: „Die Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung prognostiziert einen Gesamtbedarf von rund 2,5 Mrd. €.“

Bei allen angegebenen Gesamtkosten ist allerdings unklar, auf Basis welcher Studien, Erfahrungswerte und zu Grunde liegender Annahmen diese ermittelt wurden. Von daher erscheint es möglich, dass sich durch leisere Fahrzeuge und Fahrbahnen/Gleise ein Teil der Kosten für das Absenken von Grenzwerten und Auslösewerten einsparen ließe.

Wir fragen die Bundesregierung:

Bundesfernstraßen

1. Trifft die Angabe aus dem Verkehrslärmschutzpaket I zu, dass die Angleichung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen an die Werte der 16. BImSchV Ausgaben von etwa 4 Mrd. Euro zur Folge hätten, um die flächendeckende Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten (Begründung), und wenn nein, welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung heute dafür?
2. Trifft die Angabe aus dem Verkehrslärmschutzpaket II zu, dass die Absenkung der Auslösewerte um jeweils 3 dB(A) für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen Ausgaben von etwa 1,5 Mrd. Euro zur Folge hätten, um die flächendeckende Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten (Begründung), und wenn nein, welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung heute dafür?
3. Reichen die derzeit für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden 50 Mio. Euro pro Jahr aus, um innerhalb von 20 Jahren, die zur Einhaltung der abgesenkten Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen erforderlichen Investitionen zu tätigen?
4. Durch welche Untersuchungen oder auf Basis welcher Erfahrungswerte wurden die in Frage 1 und 2 genannten Kosten jeweils ermittelt?
5. Welche Ausgaben für welche Maßnahmen wurden dabei jeweils zu Grunde gelegt?
6. Wurden bei der Kostenermittlung ausschließlich Kosten für bauliche Maßnahmen, also den Bau von Lärmschutzwänden, -wällen etc. und den Einbau von Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen zu Grunde gelegt?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welche weiteren Faktoren und/oder Maßnahmen wurden darüber hinaus berücksichtigt?

7. Wurde bei der Kostenermittlung eine künftig mögliche Reduzierung der insgesamt von den Fahrzeugmotoren ausgehenden Lärmemissionen zu Grunde gelegt?
Wenn ja, in welcher Form?
Wenn nein, warum nicht?
8. Wurde bei der Kostenermittlung eine künftig mögliche Reduzierung der insgesamt von den Reifen ausgehenden Lärmemissionen zu Grunde gelegt, insbesondere vor dem Hintergrund der EU-rechtlich geforderten leiseren Reifen?
Wenn ja, in welcher Form?
Wenn nein, warum nicht?
9. Wurden bei der Kostenermittlung lärm mindernde Fahrbahnbeläge berücksichtigt?
Wenn ja, in welcher Form?
Wenn nein, warum nicht?
10. Wurden bei der Kostenermittlung künftig mögliche Veränderungen bei den Kosten für Lärmschutzwände und -wälle, beispielsweise durch integrierte Photovoltaikanlagen, berücksichtigt?
Wenn ja, in welcher Form?
Wenn nein, warum nicht?
11. Hat die Bundesregierung schon einmal die lärm mindernde Wirkung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen untersucht?
Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht, und liegen ihr Erkenntnisse anderer vor?
12. Wieso haben die Auftragsverwaltungen die Planungen zur Umsetzung der Anforderungen, die sich aus den abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung ergeben, noch nicht in Angriff genommen?
13. In welchen Ländern bzw. durch welche Auftragsverwaltungen wurden bislang welche Maßnahmen an welchen Bundesfernstraßen zur Umsetzung der Anforderungen, die sich aus den abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung ergeben, identifiziert?
Wann ist jeweils die Umsetzung geplant?

Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

14. Auf Basis welcher Studien oder sonstiger Erkenntnisse nennt die Bundesregierung im Verkehrslärmschutzpaket I die Kosten von 2,5 Mrd. Euro für den gesamten Lärmschutz?
15. Welche Ausgaben für welche Maßnahmen liegen der Angabe im Verkehrslärmschutzpaket I zu Grunde, dass der gesamte Lärmschutz etwa 2,5 Mrd. Euro kostet?
Bezog sich diese Angabe ausschließlich auf die Lärmsanierung, und wenn nein, was beinhaltete sie darüber hinaus?

16. Trifft die Angabe in der „DIE WELT“ vom 13. Dezember 2011 zu, nach der die Deutsche Bahn AG „pro Gleiskilometer im Durchschnitt eine Million Euro für den vorgeschriebenen Lärmschutz“ aufzuwenden habe, und wenn ja,
 - bezieht sich diese Angabe auf den Neu- und/oder Ausbau von Schienenstrecken;
 - für welche Maßnahmen genau fallen diese Kosten an;
 - auf Basis des Baus wie vieler Streckenkilometer wurden diese Kosten berechnet?
17. Hat die Bundesregierung bereits einen Vergleich der volkswirtschaftlichen Kosten im Verhältnis zur Wirkung verschiedener Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm durchgeführt?

Wenn ja, wann, und mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung eine solche Untersuchung (Begründung)?
18. Hat die Bundesregierung bereits einen Vergleich der für den Bund entstehenden Kosten im Verhältnis zur Wirkung verschiedener Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm durchgeführt?

Wenn ja, wann, und mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung eine solche Untersuchung (Begründung)?
19. Welche durchschnittlichen Kostensteigerungen (in Prozent) erwartet die Bundesregierung bei einer Abschaffung des Schienenbonus
 - a) beim Neubau und
 - b) beim Ausbaueines Schienenweges?
20. Welche zusätzlichen Kosten würde nach aktuellem Stand die Abschaffung des Schienenbonus für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken zur Folge haben?
21. Welche Kosten für die Lärmsanierung bestehender Schienenstrecken würden nach aktuellem Stand anfallen, wenn die Werte der 16. BImSchV ohne Berücksichtigung des Schienenbonus auf bestehende Schienenstrecken ausgeweitet werden würden?
22. Auf welche Kosten für welche Maßnahmen stützen sich die Angaben zu den Fragen 19 bis 21?
23. Verfügt die Bundesregierung hierzu über eigene Erkenntnisse, und wenn ja, welche sind das?
24. Welche Annahmen zum Wagenbestand und der Ausstattung mit welchen Bremsen von Güterwagen liegen den in den Fragen 19 bis 21 genannten Angaben zu Grunde?
25. Um wie viel würden die Kosten sinken, wenn alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit lärmarmen Bremsen (K-Sohle oder LL-Sohle) ausgestattet wären?
26. In welchen Staaten ist die LL-Sohle bzw. sind vergleichbare Techniken bereits für den Regelbetrieb zugelassen?
27. Wann wird in Deutschland der Testbetrieb der LL-Sohle voraussichtlich abgeschlossen sein?

28. Gibt es bereits Untersuchungen zur Emission von Luftschadstoffen aus den neuen Bremsmaterialien (insbesondere K- und LL-Sohle)?
Wenn nein, ist eine solche geplant (Begründung)?
Wenn ja, von wem und von wann ist diese, und welche Kernaussagen hatte diese?
29. Welche Annahmen zum Besonders überwachten Gleis (BüG) liegen den in den Fragen 19 bis 21 genannten Angaben zu Grunde, bei Berücksichtigung von
- Scheibenbremsen,
 - Graugussklotzbremsen?
30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das BüG nur dann zu einer Minderung der Lärmschutzaufgaben führen darf, wenn das tatsächliche Schleifen gewährleistet ist (Begründung)?
31. Sieht die Bundesregierung die ausreichende Kontrolle des BüG gewährleistet?
32. Über wie viele Mess- und Schleifzüge verfügt die Deutsche Bahn AG, und hält die Bundesregierung diese Anzahl für ausreichend, um die Regelmäßigkeit des Schleifens zu gewährleisten?
33. Wie oft wurden in den Jahren 2010 und 2011 Verstöße gegen die Auflagen zur Durchführung von Messfahrten zur Kontrolle des BüG festgestellt?
34. Wie oft wurden in den Jahren 2010 und 2011 Verstöße gegen die Auflagen zum Schleifen festgestellt?
35. Wie oft wurden in den Jahren 2010 und 2011 bei Messfahrten Überschreitungen bei Strecken mit BüG um mehr als 3 dB(A) festgestellt?
36. Welche Maßnahmen oder Sanktionen wurden infolge der auf die in den Fragen 33 bis 35 festgestellten Verstöße ergriffen bzw. verhängt?
37. Wie oft wurden auf Grund der Überschreitung der Lärmemissionen Langsamfahrstellen angeordnet (bitte absolute Anzahl und Prozent von den Überschreitungen insgesamt angeben)?
38. Wie bewertet die Bundesregierung eine Untersuchung des Umweltbundesamtes, wonach das BüG auf Strecken mit hohem Güterverkehrsaufkommen eine lärmindernde Wirkung von nur 1,4 statt 3 dB(A) habe (www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/2392.htm)?
39. Warum wird in Planfeststellungsverfahren trotz der Ergebnisse dieser Untersuchung regelmäßig auch bei überwiegend von Güterzügen befahrenen Strecken ein Abzug von 3 dB(A) vorgenommen?
40. Hat die Bundesregierung schon einmal die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Schienenstrecken untersucht?
Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht, und liegen ihr Erkenntnisse anderer dazu vor?
41. Hält die Bundesregierung die Näherungsformel zur rechnerischen Berücksichtigung unterschiedlicher Geschwindigkeiten für wissenschaftlich belegt (Begründung)?
42. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, analog zum Straßenverkehr auch für Schienenwege die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuführen (Begründung)?

43. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag die im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Verkehrslärmschutz (Ausschussdrucksache 17(15)306) angekündigte „Aktualisierung der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung“ vorlegen?
44. Gibt es außer der bereits bewilligten Umrüstung von 1 250 Güterwagen mittlerweile weitere Anträge an das „Pilot- und Innovationsprogramm Leiser Güterverkehr“, und wenn ja, von wem, und sind diese bereits bewilligt (worden)?
Wenn ja, wann?
45. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die DB ProjektBau GmbH bereits in die Lärmsanierung aufgenommene Abschnitte (z. B. von Kenzingen bis Offenburg) mit Verweis auf den Aus- und Neubau der Rheintalbahn schon jahrelang zurückstellt, obwohl dies gegen § 6 Absatz 3 der geltenden Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes verstößt, weil die vorrangige Lärmvorsorge erst in 5 bis 10 Jahren oder noch später greifen wird?
Welchen Zeitpunkt versteht die Bundesregierung unter dem in der Förderrichtlinie verwendeten Begriff „Realisierungshorizont“, die Fertigstellung der die Lärmvorsorge auslösenden Baumaßnahme oder deren Beginn?
46. Hat das Bundesverkehrsministerium Dienstaufsicht über die (Abteilung Lärmsanierung der) DB ProjektBau GmbH, und wenn nein, wer hat die Dienstaufsicht?

Berlin, den 25. Januar 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

