

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11538 –**

Umsetzungsstand von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Lärmvermeidung und Lärmschutz leisten einen elementaren Beitrag zum Gesundheitsschutz und zur Steigerung der Lebensqualität. Denn Verkehrslärm hat negative Auswirkungen u. a. auf das Herz-Kreislaufsystem und den Blutdruck (vgl. NORAH-Studie: www.laermstudie.de/ergebnisse/ergebnisse-im-ueberblick/).

In ihrem Koalitionsvertrag kündigen CDU, CSU und SPD die deutschlandweite Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020 (ausgehend von 2008) an. Dies soll durch die Um-/Ausrüstung aller Güterwagen mit „leisen“ Bremssohlen erreicht werden. Als Zwischenziel wurde für Ende 2016 ein Umrüstungsstand von 50 Prozent der Güterwagen vorgesehen (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Am 15. Mai 2016 betrug der Anteil der im nationalen Fahrzeugregister gelisteten „leisen“ Güterwagen lediglich 22,3 Prozent (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651). Zugleich betrug im Jahr 2015 der Anteil der leisen abgerechneten Trassenkilometer im Güterverkehr rund 16 Prozent (2014: 12 Prozent; 2013: 7,7 Prozent), wobei es dafür ausreichend ist, wenn in einem Zugverband mindestens 90 Prozent der Wagen leise – also mit LL- oder K-Sohle ausgestattet – sind (vgl. ebd.).

In der Fragestunde der 211. Sitzung des Deutschen Bundestages am 18. Januar 2017 hat die Bundesregierung (Mündliche Frage 42 des Abgeordneten Matthias Gastel, Plenarprotokoll 18/211) geantwortet, dass der Zeitpunkt der möglichen Veröffentlichung eines Regelungsentwurfes über ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahreneren Güterstrecken im Falle einer Verfehlung des angestrebten Umrüstungsziels vom Abschluss der Evaluierung abhängt. Zugleich kündigte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Barthle, an, „schon in wenigen Tagen die Wagenhalter nochmals über den Stand der Evaluierung der Umrüstung [zu] informieren“.

In dem Entwurf der Bundesregierung für ein Schienenlärmschutzgesetz heißt es u. a., dass laute Güterzüge auch trotz eines Verbotes nach dem Jahr 2020 weiter auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sein dürfen, sofern sie nur langsam genug fahren.

Die bauliche Umsetzung des Lärmschutzes lässt noch immer zu wünschen übrig. Einer der Engpässe scheint das Personal für die Planung zu sein. Auch die Anforderungen an Planung und Genehmigung wurden in den letzten Jahren immer weiter verschärft.

Mit der vorliegenden Anfrage möchten die Fragesteller sich nach dem aktuellen Stand der Maßnahmen erkundigen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene gelingt nur, wenn für den Verkehrsträger Schiene und damit auch für Neu- und Ausbaustrecken die Akzeptanz in der Bevölkerung gewonnen werden kann. Der Schutz vor Verkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Im Mittelpunkt steht dabei beim Schienenverkehrslärm die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremsstechniken. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenlärm bis 2020 – ausgehend vom Jahr 2008 – zu halbieren. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 Dezibel als Halbierung des Lärms empfunden. Dabei setzt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf eine 3-Punkte-Strategie Lärmschutz:

I. Lärmschutz an der Quelle:

Das BMVI fördert die Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik. Hierfür werden insgesamt über 300 Mio. Euro investiert – mit der Förderrichtlinie IaTPS des Bundes in Höhe von 152 Mio. Euro und einem lärmabhängigen Trassenpreissystem, das die Deutsche Bahn AG in Abstimmung mit dem BMVI zum Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführt hat. Seitdem gilt: Laute Züge zahlen mehr als leise.

II. Stationärer Lärmschutz:

Das BMVI stellt jährlich 150 Mio. Euro u. a. für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen bereit. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden. Vorbereitende Machbarkeitsuntersuchungen wurden für das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal, das Elbtal zwischen Dresden und der tschechischen Grenze sowie für den Nördlichen Brennerzulauf / das Inntal zwischen München-Trudering und Kiefersfelden beauftragt.

III. Rechtliche Rahmenbedingungen:

Mit der überarbeiteten Lärmbemessungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms und hat den Schienenbonus für Eisenbahnen zum 1. Januar 2015 abgeschafft; ein Abschlag von fünf Dezibel wird nicht mehr gewährt. Eine weitere Grenzwertabsenkung um drei Dezibel bei der Lärmsanierung erfolgte zum 1. Januar 2016. Somit gelten bei der Lärmsanierung erstmals die gleichen Grenzwerte für Schienen- und Straßenlärm. Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren.

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere“ Bremsen

1. Wie möchte die Bundesregierung rechtsicher gewährleisten, dass ab dem Jahr 2020 laute und daher aus Lärmschutzgründen erheblich geschwindigkeitsreduzierte Züge nicht auf den Güterhauptstrecken fahren und dort zu Reduzierungen der vorhandenen Kapazitäten führen?

Nach Einschätzung der Bundesregierung werden bis zum operativen Wirksamwerden des Schienenlärmschutzgesetzes am 13. Dezember 2020 alle umrüstbaren Güterwagen umgerüstet oder durch Güterwagenneubauten ersetzt sein.

2. Welche konkreten Informationen wurden den Wagenhaltern in der vom Parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle angekündigten Information zum Stand der Evaluierung gegeben (vgl. Mündliche Frage 42, Plenarprotokoll 18/211)?
9. Welcher Zwischenstand der Evaluierung der Umrüstung wurde den Wagenhaltern wann mitgeteilt (vgl. Ankündigung des Parlamentarischen Staatssekretärs Norbert Barthle in der Fragestunde des Deutschen Bundestages am 18. Januar 2017; 211. Sitzung, Mündliche Frage 42 des Abgeordneten Matthias Gastel, Plenarprotokoll 18/211)?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

In der Informationsveranstaltung des BMVI vom 21. Februar 2017 wurde Wagenhaltern und EVU mitgeteilt, dass nach gegenwärtiger Einschätzung das Ziel von 50 Prozent leiser Güterwagen erreicht werden kann.

3. Welche Anzahl lauter bzw. leiser Güterwagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2016 an den beiden bisher in Betrieb befindlichen Lärmmessstellen gemessen (bitte nach Messstelle, Monat aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung betrieb in 2016 keine eigenen Messstellen. Ergebnisse zu den Messstellen anderer Betreiber liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 verwiesen.

4. Wie viele Güterwagen waren nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leiseren“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?

Im Nationalen Fahrzeugregister (National Vehicle Register – NVR) sind mit Stand vom 15. März 2017 etwa 166 000 aktive Güterwagen eingetragen. Davon sind etwa 23 000 Güterwagen mit K-Bremssohlen und etwa 29 000 Güterwagen mit LL-Bremssohlen ausgestattet. Insgesamt sind etwa 53 000 der im NVR gelisteten aktiven Güterwagen einschließlich der scheibengebremsten Güterwagen mit „leisen“ Bremssohlen ausgestattet.

5. Wie viele Güterwagen von zum Konzern der Deutschen Bahn (DB) AG gehörigen Wagenhaltern sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leiseren“ Bremsen ausgestattet?

Im Nationalen Fahrzeugregister sind mit Stand vom 15. März 2017 etwa 68 000 aktive Güterwagen im Bestand der Deutschen Bahn AG eingetragen. Davon sind etwa 34 500 Güterwagen mit „leisen“ Bremsen ausgestattet.

6. Wie viele Güterwagen, die nicht zum DB-Konzern gehören, sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, wie viele davon gehören deutschen und wie viele davon gehören ausländischen Wagenhaltern, und wie viele sind davon jeweils mit „leiseren“ Bremsen ausgestattet?

Im Nationalen Fahrzeugregister sind mit Stand vom 15. März 2017 etwa 98 000 aktive Güterwagen eingetragen, die nicht zum Bestand der Deutschen Bahn AG gehören. Davon sind etwa 18 500 Güterwagen mit „leisen“ Bremsen ausgestattet. Entsprechend des im NVR hinterlegten Firmensitzes der Wagenhalter gliedern sich die genannten 98 000 Güterwagen in etwa 64 000 Güterwagen deutscher Wagenhalter, davon etwa 11 500 mit „leisen“ Bremsen, und etwa 34 000 Güterwagen ausländischer Wagenhalter, davon etwa 7 000 mit „leisen“ Bremsen.

7. Wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten ordnungsrechtlichen Eingriffe vornehmen, wenn sie zu dem Ergebnis kommt, dass zum 31. Dezember 2016 weniger als 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen „leise“ Bremsen besitzen?

Die Bundesregierung wartet die Evaluation ab.

8. Wie ermittelt die Bundesregierung konkret den Umrüstungsstand der Güterwagen zum 31. Dezember 2016, und aus welchen Quellen stammen die dazu konkret herangezogenen Daten?

Zur Ermittlung des Umrüstungsstandes der Güterwagen ist die Auswertung verschiedener Datenquellen erforderlich. Zu den zur Verfügung stehenden Datenquellen zählen:

- Nationales Fahrzeugregister des Eisenbahn-Bundesamtes,
- Zentralisiertes europäisches Fahrzeugeinstellungsregister (European Centralised Virtual Vehicle Register – ECVVR),
- Umrüstregister für die Verwaltung des Förderprogrammes des Bundes (IaTPS),
- Daten des statistischen Bundesamtes, sowie statistische Verkehrsdaten der europäischen Nachbarstaaten,
- Daten und Angaben der DB Netz AG,
- Daten und Angaben des Eisenbahnsektors.

Auswirkungen des Gesetzentwurfs

10. Weshalb spricht der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, nach wie vor von einem Verbot lauter Güterwagen ab 2020 (vgl. z. B. www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf_downloads/pm2017/17_01_19_PA_Schiene.pdf), obwohl der Gesetzentwurf vom 30. Dezember 2016 laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz ab 2020 nicht verbietet, sondern ihnen lediglich eine Geschwindigkeitsreduzierung vorschreibt (vgl. § 4 des Gesetzentwurfs auf Bundestagsdrucksache 18/11287)?

Der Entwurf des Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen verbietet nach § 3 Absatz 1 auf dem deutschen Schienennetz ab 13. Dezember 2020 „das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind“.

11. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass infolge einer Umsetzung des Gesetzentwurfs zur Verringerung des Schienenlärms ab 2020 laute Güterzüge auf Abschnitten des deutschen Schienennetzes ihre Geschwindigkeit auf 30 km/h oder weniger drosseln müssen, um die Lärmvorgaben zu erfüllen?

Wenn ja, mit welcher Begründung?

Wenn nein, welche Streckenabschnitte beträfe dies nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte Streckenlänge und erwartete Zugzahlen angeben)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse hinsichtlich der betroffenen Strecken, deren Länge und der erwarteten Anzahl von Zügen mit niedriger Geschwindigkeit vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

12. Weshalb hat die Bundesregierung im Gesetzentwurf festgelegt, dass „auf Schienenwegen, bei deren Bau die Grenzwerte nach der Lärmschutzverordnung einzuhalten waren“, laute Güterwagen auch nach 2020 weiterhin mit voller Geschwindigkeit verkehren dürfen (vgl. S. 20 des Gesetzentwurfs auf Bundestagsdrucksache 18/11287), obwohl der Bundesregierung „keine Daten in ausreichend aussagefähiger Form“ darüber vorliegen, welchen Anteil des deutschen Schienennetzes diese Ausnahmeregelung überhaupt betrifft (vgl. Antwort vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann vom 9. Dezember 2016 auf eine Nachfrage des Abgeordneten Matthias Gastel), und kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Ausnahmeregelung mehr als 10 Prozent des deutschen Schienennetzes betreffen würde?

Wenn die Bundesregierung dies ausschließen kann, mit welcher Begründung?

Der Gesetzentwurf lässt in § 4 Nummer 2 Ausnahmen von dem Verbot nach § 3 Absatz 1 für die Fälle zu, in dem auch beim Betrieb mit lauten Güterwagen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nicht überschritten werden.

Nach Schätzung der DB Netz AG sind ca. 3 Prozent der Streckenlänge von Schienenwegen in Deutschland unter Einhaltung der Vorgaben der 16. BImSchV errichtet worden sind. In den 3 Prozent sind Strecken enthalten, die ausschließlich im Personenverkehr genutzt werden.

Lärmmessstellen

13. Wo ist das im zweiten Quartal 2016 erarbeitete „Konzept zur Einführung eines Lärm-Monitorings durch netzweite Errichtung und Betrieb von Lärm-Messstellen an Bahnstrecken“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10103) veröffentlicht?

Wenn es nicht veröffentlicht ist, warum nicht?

Das „Konzept zur Einführung eines Lärm-Monitorings durch netzweite Errichtung und Betrieb von Lärm-Messstellen an Bahnstrecken“ diente der Sachstandsfeststellung und Bewertung und war Grundlage der Leistungsbeschreibung für die Ausschreibung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 3. Februar 2017. Eine Veröffentlichung des Konzepts hätte Einfluss auf die Angebote von Bietern haben können.

14. Wie ist der derzeitige Stand des Vergabeverfahrens für das Lärm-Monitoring an Bahnstrecken, und bis wann soll das Verfahren nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?
15. Mit welcher Zeitdauer rechnet die Bundesregierung nach erfolgter Vergabe, bis
 - a) die erste,
 - b) die letzte Messstelleentsprechend Ausschreibung aufgebaut und in Betrieb genommen wurde?
16. Bis wann plant die Bundesregierung die vorgesehenen 17 Messstellen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10103) in Betrieb zu nehmen, und an welchen Streckenabschnitten (bitte möglichst genau lokalisieren) werden sich diese aus heutiger Sicht befinden?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 14, 15 und 16 zusammen beantwortet.

Eine abschließende Definition der Anzahl und der Verortung der Lärmmessstellen ist im Ergebnis des Vergabeverfahrens im vierten Quartal 2017 zu erwarten. Ein genauer Zeitplan für die Inbetriebnahme der Messstellen kann erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens entsprechend des Angebotes, welches den Zuschlag erhält, genannt werden.

17. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um durch das Monitoring identifizierte Wagenhalter lärmauffälliger Wagen zur zeitnahen Reparatur zu verpflichten?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?

Zweck des deutschlandweiten Monitoringsystems an Eisenbahnstrecken ist die Erfassung von Lärm im Schienengüterverkehr und die Dokumentation des Fortschritts der Umrüstung von Güterwagen auf „leise“ Bremssohlen. Die Option einer Ausweitung des Lärmessystems auf wagenspezifische Überwachung ist in der Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung berücksichtigt.

Baulicher Lärmschutz

18. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Personalausstattung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) im Hinblick auf die Genehmigungsverfahren für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene vor dem Hintergrund des Mittelaufwuchses für Lärmschutzmaßnahmen im Bundeshaushalt und vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die durchschnittliche Verfahrensdauer nach uns vorliegenden Informationen im Durchschnitt etwa 15 bis 18 Monate dauert?

Es wird davon ausgegangen, dass Planrechtsverfahren mit der Personalausstattung zeitgerecht durch das Eisenbahn-Bundesamt abgearbeitet werden können.

19. Wie viele Personalstellen sind in den einzelnen EBA-Außenstellen in den vergangenen fünf Jahren jeweils zum 31. Dezember besetzt gewesen, und wie viele dieser Stellen sind überwiegend oder ausschließlich mit Lärmschutzverfahren befasst gewesen (bitte tabellarisch darstellen)?

	Ber- lin	Dres- den	Er- furt/ Halle	Es- sen/ Köln	Frankfurt/ Saarbrü- cken	Hanno- ver	Ham- burg/ Schwerin	Karls- ruhe/ Stuttgart	Mün- chen/ Nürnberg	Ge- samt
--	-------------	--------------	-----------------------	---------------------	--------------------------------	---------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------

31.12.2012

Personal (Soll)	11,44	9,05	11,80	17,84	14,37	9,71	10,85	11,12	17,84	114,02
Personal (Ist)	12,33	8,79	12,39	15,44	10,20	8,93	12,48	10,47	15,44	106,47
Besetzungs- grad	108%	97%	105%	87%	71%	92%	115%	94%	87%	93%

31.12.2013

Personal (Soll)	10,98	8,83	12,83	18,38	15,15	9,30	11,93	11,88	18,38	117,66
Personal (Ist)	12,78	8,90	11,83	16,71	12,23	7,93	10,63	12,36	16,71	110,07
Besetzungs- grad	116%	101%	92%	91%	81%	85%	89%	104%	91%	94%

31.12.2014

Personal (Soll)	9,44	8,63	14,16	19,60	11,73	9,24	12,10	12,07	19,60	116,57
Personal (Ist)	12,44	9,90	12,20	14,71	11,98	7,93	9,56	11,86	14,71	105,27
Besetzungs- grad	132%	115%	86%	75%	102%	86%	79%	98%	75%	90%

31.12.2015

Personal (Soll)	9,16	7,72	13,45	16,30	13,08	9,94	12,54	11,41	19,54	113,14
Personal (Ist)	11,56	8,93	10,82	13,68	12,74	8,73	10,56	12,47	16,79	106,28
Besetzungs- grad	126%	116%	80%	84%	97%	88%	84%	109%	86%	94%

31.12.2016

Personal (Soll)	9,34	7,42	13,51	17,66	15,36	10,15	12,25	16,89	20,34	122,92
Personal (Ist)	11,44	8,95	10,92	15,70	13,77	8,75	11,55	15,43	15,75	112,26
Besetzungs- grad	122%	121%	81%	89%	90%	86%	94%	91%	77%	91%

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass der Bau von Lärmschutzwänden an Schienenwegen früher genehmigungsfrei, bis vor wenigen Jahren noch über Plangenehmigungen und inzwischen ausschließlich über Planfeststellungsverfahren zur Realisierung gebracht werden konnten bzw. können unter den Gesichtspunkten der Bürgerbeteiligung einerseits und der Realisierungszeit andererseits?

Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt weiterhin sowohl Plangenehmigungen als auch Planfeststellungsbeschlüsse für den Bau von Lärmschutzwänden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit insbesondere zu umweltfachlichen und umweltrechtlichen Themen sowie die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichts haben dazu geführt, dass für den Bau von Lärmschutzwänden zunehmend Planfeststellungsverfahren an Stelle von Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Planfeststellungsverfahren benötigen wegen der Anhörung als Verfahrensschritt mehr Zeit bis zur Erteilung eines Beschlusses. Im Rahmen der Steuerung des Lärmsanierungsprogramms trägt die DB Netz AG dafür Sorge, dass solche Entwicklungen berücksichtigt werden, um die ordnungsgemäße Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms zu ermöglichen.

21. Bis wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung das sich in Überarbeitung befindliche Lärmsanierungsprogramm vorgelegt werden?

Aufgrund der erforderlichen Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes betrifft, rechnet die DB Netz AG mit Ergebnissen nicht vor 2018.

22. Welche konkrete Rolle werden im überarbeiteten Lärmsanierungsprogramm die sogenannten innovativen Lärmschutzmaßnahmen spielen, und auf welche Weise ist die Veröffentlichung des Lärmsanierungsprogramms vorgesehen?

Das BMVI sieht einen Bedarf an innovativen Lärmschutztechniken, die für Ortslagen geeignet sind, in denen die zurzeit überwiegend verwendeten Lärmschutzwände nicht eingesetzt werden können. Daher unterstützt das BMVI die Erprobung von innovativen Techniken u. a. mit der zurzeit laufenden Initiative „Lärmschutzerprobung neu und anwendungsorientiert“ (I-LENA). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms können bereits heute innovative Techniken eingesetzt werden. Die aktuelle Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (Stand: 7. Mai 2014) sowie das Gesamtkonzept Lärmsanierung können auf den Internetseiten des BMVI abgerufen werden.

23. Treffen unsere Informationen nach Kenntnis der Bundesregierung zu, wonach es der Deutschen Bahn AG noch nicht gelungen ist, eine Vorratsplanung für Lärmschutzmaßnahmen anzulegen, um die Mittel des Bundes zuverlässiger abrufen und auch auf eventuelle Erhöhungen an Bundesmitteln entsprechend flexibel reagieren zu können?

Um die Mittelverausgabung im Lärmsanierungstitel weiter zu optimieren, sind Verpflichtungsermächtigungen veranschlagt.

Zudem haben sich BMVI und DB Netz AG im Jahr 2016 über Vorratsplanungen verständigt. Bis Ende 2018 wird die DB Netz AG Vorratsplanungen für Baumaßnahmen mit einem Baukostenvolumen von ca. 54 Mio. Euro und einer Streckenlänge von rund 94 km vornehmen.

Trassenpreissystem

24. Plant die Bundesregierung eine Veränderung der Rechtsgrundlage für die Berechnungslogik des lärmabhängigen Trassenpreissystems als relevantes Trassenpreiselement auf Grundlage der Richtlinie 2012/34/EU?

Wenn ja, welche?

Wenn nicht, warum nicht?

Nein. Eine Veränderung der Rechtsgrundlage ist nicht geplant, da das derzeitige Trassenpreissystem der DB Netz AG eine lärmabhängige Entgeltkomponente in geeigneter Form enthält.