









<p><i>Sind Sie bereit, die federführende Zuständigkeit des Gesundheitsministerium für alle Fragen gesundheitsschädigender Verkehrsimmissionen herbeizuführen?</i></p>		
<p>Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und gesundheitsschädlichen Luftschadstoff-Emissionen hat für DIE LINKE einen sehr großen Stellenwert. Wir sehen dies auch als eine soziale Frage an, sind doch die Anwohner:innen insbesondere von Hauptverkehrsstraßen überwiegend Menschen mit niedrigem Einkommen, die sich eine "bessere", sprich ruhigere und gesündere Wohngegend nicht leisten können. Wir können Ihren Ansatz nachvollziehen, die Zuständigkeit beim Bundesgesundheitsministerium zu bündeln. Angesichts der vorhandenen Kompetenzen beim Lärmschutz im speziellen bzw. dem Schutz vor gesundheitsschädlichen Emissionen allgemein halten wir es aber für zielführender, alle Kompetenzen im Bundesumweltministerium (BMU) zu bündeln, also auch die für den Schienen- und Straßenverkehrslärm dort anzusiedeln. So setzen wir uns auch dafür ein, die Kontrolle des Abgasverhaltens der Diesel-Pkw vom Kraftfahrtbundesamt, das dem Bundesverkehrsministerium unterstellt ist, auf das dem BMU unterstellte Umweltbundesamt zu übertragen, also die Genehmigung von Kfz und die Abgas-Kontrolle organisatorisch zu trennen. Vom BMU zu erlassene Vorschriften sollten dann "im Benehmen" mit den anderen betroffenen Ressorts aufgestellt werden, also auch dem Gesundheitsministerium.</p>	<p>Wir unterstützen die Forderung nach einem Ministerium mit klaren Zuständigkeiten. Viel zu lange wurden die Verantwortung zwischen dem Verkehrs- und Gesundheitsministerium hin und her geschoben. Zusätzlich wollen wir eine interparlamentarische Arbeitsgruppe für alle gesundheitlichen Gefahren, vom Schienenlärm bis zur Elektromogbelastung durch Bahnstrom ins Leben rufen.</p>	<p>Nein, eine geteilte Zuständigkeit ist aufgrund der verschiedenen Kompetenzbereiche der Bundesministerien nicht zu beanstanden. Dadurch soll ferner eine Überlastung einzelner Ministerien vermieden werden. Abschließend ist zu beachten, dass das Gesundheitsministerium bei allen gesundheitsrelevanten Fragen so oder so zu Rate zu ziehen ist.</p>

		
<p><i>Sind Sie bereit, eine realistische Risikoanalyse der Gefahren von Schienenlärm, Feinstaub, Erschütterungen und allen anderen gesundheitsrelevanten Immissionen durchzuführen und die daraus folgenden gesetzgeberischen Regelungen zum effektiven Schutz der Betroffenen herbeizuführen?</i></p>		
<p>Ja, unbedingt! Zudem wollen wir auch die Ermittlung der Lärmbelastung ändern. Lärmpegel werden bis jetzt nur rechnerisch ermittelt, Messungen nicht zwingend vorgesehen und Lärmspitzen bisher nur bei nächtlichen Flügen berücksichtigt. Ebenso spielen die realen Bedingungen vor Ort bei der Lärmbewertung keine Rolle. Deshalb fordert die LINKE als einen ersten Schritt zu effektiverem Lärmschutz, die Lärmkartierung durch reale Lärmmessungen zu verbessern. Dabei sollen neben den Durchschnittswerten grundsätzlich auch Einzelereignisse und die Umstände vor Ort (z.B. Belastung durch mehrere Lärmquellen) sowie das erhöhte Gefahrenpotenzial eines Einzelschallereignisses während der Nacht noch stärker berücksichtigt werden.</p>	<p>Bei der Risikoanalyse müssen die Betroffenen vor Ort besser eingebunden werden. Die Vermeidung von Lärm- und Feinstaubbelastungen durch den Schienenverkehr muss noch stärker auf die politische Agenda gesetzt werden. Zusätzlich muss bei der Risikoanalyse die Vermeidung von Erschütterungen stärker berücksichtigt werden. Insbesondere die Angst der Bürgerinnen und Bürger vor Gefahrgutunfällen in Wohngebieten muss größere Beachtung geschenkt werden. Wir wollen deshalb diese Gefahrguttransporte mittelfristig durch eine klare Trennung von Personenverkehr und Güterverkehr aus den Wohngebieten herausholen. Kurzfristig brauchen wir jedoch realistische Havarie-Konzepte für den Worst-Case.</p> <p>Nach der Erstellung der Risikoanalyse müssen Konsequenzen gezogen werden und klare Ziele formuliert werden. Als Sofortmaßnahme setzen wir auf Nachtfahrverbote und Tempolimits für Güterzüge in Wohngebieten.</p>	<p>Ja, wir werden unser Bestes tun, um die Folgen des Schienenverkehrs für Mensch und Natur so gering wie möglich zu halten. Wir nehmen die Gesundheitsrisiken, die mit dem Schienenverkehr insgesamt einhergehen, sehr ernst und stehen hinter einer Betrachtung der einzelnen Risikofaktoren. Wir streben daher auch eine Gesamtlärmbetrachtung an. In diesem Kontext hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine grundlegende Studie (BASt-Bericht V 344, 2021) vorgelegt, um eine künftige Anwendung sicherzustellen.</p> <p>Im Koalitionsvertrag haben wir uns eindeutig zum Schienenverkehr bekannt. Allerdings ist auch klar, dass wir diese Form der Mobilität nur dann gewährleisten können, wenn innerhalb der Bevölkerung dafür die notwendige Akzeptanz besteht. Ein effektiver und möglichst ganzheitlicher Gesundheitsschutz ist dafür von entscheidender Bedeutung. Unter anderem wollen wir die Lärmforschung an der Schiene fördern und einen intensiven Dialogprozess mit allen Beteiligten anstoßen.</p>

		
<p><i>Sind Sie bereit, gesetzlich vorgegebene Grenzwerte für alle Immissionen durch Schienenlärm, Feinstaub, Erschütterungen und allen anderen gesundheitsrelevanten Immissionen auch für bestehende Bahnanlagen herbeizuführen?</i></p>		
<p>Ja, unbedingt! Dies hat die Bundestagsfraktion DIE LINKE, bezogen auf den Schienenverkehrslärm, bereits in mehreren Anträgen an den Deutschen Bundestag gefordert. Wir sind der Auffassung, dass auch bestehende Bahnanlagen den gleichen Grenzwerten unterliegen sollten wie Bahnstrecken, an denen ein Neu- und Ausbau erfolgt. Hierbei gilt es natürlich einen längeren Übergangszeitraum festzulegen, da die Durchführung der erforderlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen am gesamten Bestandsnetz einige Jahre in Anspruch nehmen. Letztlich muss das freiwillige Lärmsanierungsprogramm in ein verpflichtendes Programm - mit strengeren Grenzwerten - umgewandelt und vor allem erheblich aufgestockt und beschleunigt werden. Da wir uns für eine Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes einsetzen - bevorzugt durch Oberleitungen, bei wenig befahrenen Strecken aber auch durch Akkubetrieb oder Brennstoffzellen-Fahrzeuge - sehen wir die Emissionen von Luftschadstoffen perspektivisch als sich verringeres Problem an.</p>	<p>Im Vordergrund steht für uns eine Aktualisierung der bestehenden Grenzwerte. Insbesondere die Berücksichtigung des Spitzenpegels bei der Definition von Schutzmaßnahmen ist uns ein wichtiges Anliegen. Eine Weiterentwicklung des Schienenverkehrs darf sich nicht auf die Steigerung der Nutzung konzentrieren. Der Schutz der Anwohner an bestehenden Strecken muss durch Investitionen in Schienen und Züge stets beachtet werden.</p>	<p>Wir setzen uns beim freiwilligen Lärmschutz an bestehenden Bahnstrecken für weitere Verbesserungen ein. Bei der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr haben wir unser Ziel für das Jahr 2020, eine Halbierung des Lärms durch eine Minderung von 10 dB(A) umzusetzen, erreicht. Es wurden lärmabhängige Trassenpreissysteme eingeführt. Außerdem wurde die Güterwagenumrüstung von lauten Grauguss-Bremssohlen auf leisere Verbundstoff-Bremssohlen mit 152 Mio. gefördert. Im Jahr 2020 wurden die Auslösewerte für die Bundeseisenbahnen zuletzt um 3 dB(A) gesenkt. Mit den 2015 und 2016 vorgenommenen Absenkungen von 5 bzw. 3 dB(A) entspricht dies einer ganzheitlichen Reduktion von 11 dB(A) innerhalb der letzten sechs Jahre. Perspektivisch wollen wir eine schrittweise Angleichung der Grundsätze von Lärmvorsorge und Lärmsanierung, damit Lärmschutz vergleichbaren Bedingungen unterliegt und alle Betroffenen den nötigen Lärmschutz erhalten. Bezüglich des Erschütterungsschutzes gibt es schon jetzt im Bundesimmissionsschutzgesetz die Möglichkeit innovative Maßnahmen zur Erschütterungsminderung, z. B. Schienenstegdämpfer, einzusetzen. Dies ist zielführender als konkrete Grenzwerte, die es auch bei Neubaustrecken nicht gibt. Für die Einführung von Grenzwerten für Feinstaub im Schienenverkehr sehen wir derzeit keine Notwendigkeit.</p>

		
<p>Sind Sie bereit, eine konzeptionell nachhaltige Schienenweg-Infrastruktur herbeizuführen mit dem Ziel, Personen- und Güterverkehre zu trennen; Personenverkehr hat die Ortsmitte zum Ziel und muss daher in die Städte führen; Güterverkehre hingegen sind nicht für die Ortsmitte bestimmt; sie dürfen daher nicht durch Wohngebiete geführt werden.</p>		
<p>Eine Trennung von Personen- und Güterverkehr ist grundsätzlich sinnvoll, da beide Verkehrsarten unterschiedliche Anforderungen an die Infrastruktur stellen und der Güterverkehr zur Reduktion der Belastungen (Lärm, Erschütterungen und andere Emissionen) Wohngebiete möglichst umfahren sollte. Ortsumfahrungen für den Schienengüterverkehr sind daher ebenfalls sinnvolle Maßnahmen - insbesondere dort, wo die Bahnstrecken in den Städten alleine schon durch den Personenverkehr stark ausgelastet sind. Allerdings ist eine konsequente Trennung aus räumlichen und finanziellen Gründen nicht überall umsetzbar, es wird auch weiterhin Strecken mit Mischverkehr geben. Wir setzen uns deswegen dafür ein, dass auch an den Bestandsstrecken ein konsequenter Lärm- und Erschütterungsschutz umgesetzt wird. Bei Neubaumaßnahmen streben wir eine sinnvolle Entmischung der Verkehre an, z.B. indem Neubaustrecken für den schnellen Schienenpersonenfernverkehr so gebaut werden, dass sie nachts auch für eine siedlungsferne Führung des Schienengüterverkehrs genutzt werden können.</p>	<p>Wir setzen uns für die klare Trennung von Güter- und Personenverkehren ein. Die Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr muss im Rahmen der europäischen Verpflichtungen vor allem auf den Strecken Rotterdam-Genua und der Ost-West-Trasse von und nach Skandinavien ausgebaut werden. Hierbei muss eine Verlagerung des gesamten Güterverkehrs aus Wohngebieten erfolgen. Als Sofortmaßnahme setzen wir auf Nachtfahrverbote und Tempolimits für Güterzüge. Damit diese Verbote auch effektiv kontrolliert werden können, setzen wir auf eine Stärkung des Eisenbahnbundesamtes. Die über 100 unbesetzten Planstellen führen immer wieder zu Verzögerungen bei Planungsvorhaben und bei der Kontrolle bestehender Anlagen.</p>	<p>Dass das Deutsche Schienennetz in einem weit überwiegenden Teil von allen Verkehrsarten genutzt wird, ist historisch gewachsen und hat sich bewährt. Eine konzeptionelle Trennung des Schienennetzes und eine Schaffung redundanter Netze für die unterschiedlichen Verkehrsarten ist nicht vorgesehen sowie im Angesicht der dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen nicht zielführend und auch nicht nachhaltig. Zudem ist eine Umsetzung getrennter Netze mit Blick auf den Streckenbedarf, die Umsetzungszeiten und des Investitionsbedarfes schlichtweg volkswirtschaftlich nicht möglich.</p> <p>Bei Neubauten und der Schaffung von Umleitungsstrecken ist natürlich darauf zu achten, dass Lärmemissionen auch durch eine entsprechende Streckenführung minimiert werden. Hierfür gibt es die entsprechenden Bürgerbeteiligungsverfahren, die wir intensivieren und vor allem frühzeitiger durchführen wollen. Für den Ausbau von Bestandsstrecken und Instandsetzungen werden jedoch weiterhin bautechnische Lärmschutzmaßnahmen sowie aktive Lärmschutzmaßnahmen am rollenden Material das Mittel der Wahl sein.</p>



Antworten der Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU) und der Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU) auf die Fragen von BIN gegen Bahnlärm e.V.

- 1. Sind Sie bereit, den Bahnanliegern an den Bestandsstrecken aus Gesundheitsgründen den gleichen Lärmschutz zu gewähren wie bei Neubaustrecken (Lärmvorsorge)?**
- 2. Sind Sie bereit, die maximalen Vorbeifahrpegel von Güterzügen zur Grundlage von Lärmschutzmaßnahmen gesetzlich zu regeln im Gegensatz zum heutigen Verfahren der Mittelungspegel?**

Gemeinsame Antwort auf die Fragen 1 und 2:

CDU und CSU werden dafür sorgen, dass Deutschland europaweite Verbindungen zu Tages- und Nachtzeiten unterstützt und hierfür den Bahnverkehrswegebau massiv beschleunigen. Nachtzüge gehören für uns zum Mobilitätsmix der Zukunft. In diesem Zusammenhang werden wir weiter in den Lärmschutz investieren. Für uns gehen der Ausbau der Schiene und die Verlegung von Gütern auf die Schiene mit einer soliden Lärmschutzpolitik einher.

- 3. Sind Sie bereit, eine den realen Verhältnissen entsprechende Risikoanalyse der Gefahren von Schienenlärm, Feinstaub, Erschütterungen und allen anderen gesundheitsrelevanten Immissionen des Schienenverkehrs zu veranlassen?**

Wie bereits in den vergangenen Jahren vertrauen wir hier auf den Sachverstand des Umweltbundesamtes und den entsprechenden Risikoanalysen in den Bereichen Lärmschutz, Emissions- und Erschütterungsschutz. CDU und CSU stufen diese Erhebungen und Handlungsempfehlungen als bindend und an den realen Verhältnissen ausgerichtet ein.

- 4. Sind Sie bereit, die Federführung bei gesundheitsrelevanten Auswirkungen des Schienenverkehrs beim Bundesgesundheitsministerium zu ressortieren?**

Lärmschutz spielt eine immer bedeutendere Rolle bei der Planung von Bauvorhaben. Insbesondere Straßen- und Bahnlärm belastigt bekannterweise einen nicht zu unterschätzenden Anteil unserer Bevölkerung. Da hier die gesetzlichen Grundlagen in der Zuständigkeit des BMVI liegen, sollte die Federführung für Fragen rund um Lärmreduzierung und Auswirkungen durch Lärm in diesem Ressort liegen.

- 5. Sind Sie bereit, Bürgerinitiativen regelmäßig zu gesundheitsrelevanten und anderen Auswirkungen des Bahnlärms anzuhören?**

Ja.

- 6. Sind Sie bereit, mit der EU Kommission und den Infrastrukturbetreibern der EU Mitgliedsstaaten NL,B,L,F über eine verstärkte Nutzung des Güterverkehrskorridors RFC 2 zur Entlastung des Rheintals zu verhandeln? www.rfc-northsea-med.eu**

Deutschland muss weiterhin ein Mobilitäts- und Logistikkreuz in Europa sein. Um das Schienennetz zukunftsfest zu machen, Lücken zu schließen, Strecken zu elektrifizieren und mehr Kapazitäten zu schaffen, werden wir mehr in den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau investieren – insbesondere in die Digitalisierung von Schiene und Fahrzeugen (ETCS-Ausbau). Wir werden dabei die verschiedenen Güterverkehrskorridore im Blick behalten und sicherstellen, der Verkehr auf stark belasteten Trassen wo möglich entzerrt wird.



Betreff: Ihre Wahlprüfsteine zur Bundestagswahl 2021

Sehr geehrter Herr Kirchhoff,

vielen Dank für Ihr Interesse an den Positionen der Freien Demokraten und die Übermittlung Ihrer Wahlprüfsteine anlässlich der Bundestagswahl 2021.

Zu Ihren Fragen nehmen wir gerne wie folgt im Zusammenhang Stellung:

Wir Freie Demokraten wollen die Infrastruktur und den Bahnbetrieb bei der Schiene trennen und den Betrieb privatisieren. Das Netz soll im Eigentum des Bundes bleiben. Ziel ist es, mehr Personen und Güter auf der Schiene zu transportieren. Das gelingt aber nicht mit einer Staatsbahn, sondern nur mit mehr Wettbewerb, mehr Digitalisierung und niedrigeren Trassenpreisen für die Nutzung der Schienenwege. Durch eine organisatorische Trennung kann sich der Bund voll auf die Bereitstellung und Modernisierung der Infrastruktur konzentrieren. Auf der Schiene können Bahnunternehmen wiederum in Wettbewerb miteinander treten. Kundinnen und Kunden profitieren so von niedrigeren Preisen, besserem Service und mehr Angebot im Bahnverkehr.

Wir wollen zudem mehr Forschung zur Vermeidung von Lärm- und Lichtemissionen. Lärm und Licht in urbanen Räumen bedeuten Stress für Mensch und Natur.

Weitere Informationen zu unseren Positionen finden Sie in unserem [Bundestagswahlprogramm](#) sowie auf www.fdp.de.

Freundliche Grüße

Christian Noebel

Referent Programm und Analyse

Freie Demokratische Partei

Hans-Dietrich-Genscher-Haus

Reinhardtstraße 14, 10117 Berlin