

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius,  
Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Daniela Wagner und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Maßnahmen gegen Bahnlärm**

Zwei zentrale Maßnahmen der Bundesregierung gegen Bahnlärm sind die Abschaffung des veralteten Lärmprivilegs „Schienenbonus“, mit der Neubauten 5 Dezibel lauter gebaut werden dürfen als Straßen, und die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, mit welchem Wagenhalter Anreize erhalten sollten, um laute Güterwagen mit lärmgeminderten Bremsen auszurüsten.

Die Abschaffung des „Schienenbonus“ soll nun ab dem nächsten Bundesschienenwegeausbaugesetz gelten, welches voraussichtlich erst 2017 in Kraft treten wird. Neubauprojekte können bis zu diesem Zeitpunkt noch ohne ausreichenden Lärmschutz geplant und in den Folgejahren umgesetzt werden.

Gegen das ab Dezember 2012 geltende Trassenpreissystem hat die Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission Vorbehalte geäußert, so dass sich die Bundesregierung gezwungen sah, die Beihilfen zur Bremsenumrüstung auf die Hälfte zu kürzen (Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 5. November 2012). Die Anreize zur Umrüstung sind damit zu gering, um spürbare Effekte für die Betroffenen zu erzielen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Projekte werden bis zum Inkrafttreten des nächsten Bundesschienenwegeausbaugesetzes derzeit noch mit „Schienenbonus“ geplant, und welcher Baubeginn und welche Bauzeit sind für diese Projekte vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen)?
2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Zulassung der LL-Sohle (LL: low noise, low friction), und was soll unternommen werden, falls die LL-Sohle keine Zulassung erhält?
3. Inwiefern verändern sich die Pläne zur Umrüstung auf leisere Güterwagen, falls die LL-Sohle nicht zugelassen wird und statt der LL-Sohle nur auf die teurere K-Sohle (K: Komposit) umgerüstet werden kann?
4. Wie wirken sich die Vorbehalte der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission auf die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise aus, nach der die Kosten zur Umrüstung der Wagen durch Tausch der herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen gegen lärmgeminderte Bremsen nur zur Hälfte des Aufwands gestattet ist und nicht, wie vorgesehen, in voller Höhe?

5. Welche Auswirkungen hat die Entscheidung der Kommission auf den Verwaltungsaufwand für Wagenhalter bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber?
6. Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Wagenhalter jetzt mit der Umrüstung möglichst lange warten werden und erst mit Ablauf der Förderperiode im Jahr 2020 mit der Umrüstung beginnen?
7. Wann soll die Schwelle mit 80 Prozent umgerüsteten Wagen überschritten werden, ab der für Lärmbetroffene ein hörbarer Effekt eintritt?
8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Lärminderung zeitnah mit anderen Mitteln zu erreichen, und wie werden die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverboten eingeschätzt?

Berlin, den 28. November 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**