



**Antworten der
Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU)
und der Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU)
auf die Fragen der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.**

Deutschland ist weltweit Vorzeigeland für seine Infrastruktur. Das ist die Grundlage unserer internationalen Spitzenposition bei Lebensqualität, Arbeit, Wachstum und Wohlstand. Wir wollen unsere Straßen, Schienen und Wasserwege daher weiter stärken und fit machen für die Verkehrszuwächse der Zukunft.

Wir haben in dieser Wahlperiode unsere Investitionen in die Infrastruktur um 40 Prozent auf Rekordniveau gesteigert. Diese hohen Mittel für Infrastruktur wollen wir mindestens verstetigen. Der neue Bundesverkehrswegeplan bietet eine hervorragende Grundlage für die weiteren Maßnahmen.

Auf dieser Politik bauen wir auf. Wir wollen, dass Züge pünktlicher ankommen und Menschen weniger im Stau stecken. Dadurch gehen auch Lärm- und Abgasbelastungen durch den Verkehr zurück. Die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger bietet hierfür großes Potenzial.

Unser Ziel beim Ausbau der Infrastruktur ist und bleibt: Mehr Mobilität bei weniger Lärm. Wir haben seit 2013 eine Rekordsumme in Lärmvorsorge und -schutz investiert. Das setzen wir fort. Beim Lärmschutz auf Bundesstraßen und Autobahnen haben wir durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einsatz von Flüster-Asphalt große Fortschritte gemacht.

Wir setzen einen klaren Investitionsschwerpunkt auf die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Wir nehmen die berechtigten Belange der von Bahnlärm besonders betroffenen Menschen wahr. Unseren erfolgreichen Einsatz der letzten Jahre zur Reduzierung des Schienenlärms setzen wir deshalb fort.

Der Bund stellt seit 1999 jährlich Mittel für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ bereit. Ursprünglich mit 50 Millionen pro Jahr stehen seit 2016 für die Lärmsanierung an Schienenwegen 150 Millionen Euro zur Verfügung. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind.

Mit der Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes wird ab 2020 durch das Verbot lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz der Schienenlärm halbiert. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird ein Schallemissionswert festgelegt, den nur leise Güterwagen einhalten können bzw. laute Güterwagen nur dann, wenn sie mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit fahren. Damit wird es wesentlich leiser auf den deutschen Schienenwegen. Für viele Betroffene wird das eine spürbare Entlastung bringen.

Dazu werden alle Güterwagen in Deutschland auf lärmarme Bremstechnik umgerüstet. Wir fördern die Umrüstung der Güterwagen auf lärm mindernde Technik mit bis zu 152 Millionen Euro, damit moderne leise Technik noch schneller genutzt wird. Der Lärmpegel soll laut Verkehrsministerium und Deutscher Bahn um zehn Dezibel sinken, was einer gefühlten Halbierung des Lärms für die Anwohner entspricht.

Das Eisenbahn-Bundesamt wird die Einhaltung der Vorschriften überwachen. Bei Verstößen gegen das Fahrverbot lauter Güterwagen werden bis zu 50.000 Euro Bußgeld fällig. Um die Fortschritte bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen zu messen und die Entwicklung des Schienenlärms zu dokumentieren, wird das Eisenbahn-Bundesamt ein bundesweites „Messstellennetz Lärm-Monitoring“ errichten.

Wir wollen die gesamte Bandbreite der zur Verfügung stehenden Maßnahmen nutzen, durch moderne Technik, durch aktiven und passiven Lärmschutz. Im Schienenverkehr wollen wir innovative Technologien testen und die Elektrifizierung der Bahnstrecken vorantreiben.

Auch das bereits eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir weiterentwickeln. Seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 müssen laute Züge höhere Trassenpreise für die Nutzung von Schienenwegen zahlen, als leise Züge. Dieser Aufschlag wird zukünftig weiter steigen. Äußerst leise Güterwagen werden dagegen mit einer Innovationsprämie belohnt.

Wir werden auch die Investitionen für mehr Lärmschutzwände und innovative Techniken an bestehenden sensiblen Strecken erhöhen. Mit staatlich geförderten Forschungsprojekten für innovative lärmoptimierte Güterwagen gehen wir konsequent den Weg weiter, den Schienenlärm zu reduzieren.

Wir wollen Menschen und Umwelt mit leisen und emissionsarmen Autos, Zügen und Flugzeugen weiter von den mit dem Verkehr verbundenen Beeinträchtigungen entlasten. Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen mit den technischen Neuerungen Schritt halten. Anstatt auf Verbote setzen wir aber auf Technologieoffenheit und Förderung von Innovationen. Anstatt auf Subventionierung setzen wir auf Anreize und die Marktdurchsetzung neuer Technologien.