



**Gero Storjohann**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

„Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“  
c/o Pro Rheintal e. V.  
Simmerner Str. 12

56154 Boppard

**Abgeordnetenbüro**

Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Tel: 030 / 2 27 - 7 77 62  
Fax: 030 / 2 27 - 7 67 62  
gero.storjohann@bundestag.de

Mitarbeiter Kerstin Liesegang  
Joachim Bodenstaff

**Privat**

Hauptstraße 23a  
23845 Seth

Tel: 0 41 94 / 98 23 3  
Fax: 0 41 94 / 98 23 4  
www.gero-storjohann.de

12. August 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der von Ihnen angeschriebenen schleswig-holsteinischen Abgeordneten der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag sowie der zur Wahl stehenden Kandidatinnen und Kandidaten der CDU Schleswig-Holstein antworte ich auf Ihren Fragebogen zur Bundestagswahl 2013. Ich nehme zu Ihren wesentlichen Fragen gebündelt Stellung. Ich weise in diesem Zusammenhang auf die Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung des Bahnlärms hin, die bereits umgesetzt wurden. Ich bin mir darüber bewusst, dass die Akzeptanz für den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland entscheidend davon abhängt, dass die Lärmbelästigung reduziert wird.

Die Bundesregierung hat in Übereinstimmung mit dem Koalitionsvertrag wesentliche Verbesserungen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm umgesetzt. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Verringerung der Lärmemissionen im Fahrzeugbereich, insbesondere auf der Umrüstung der bestehenden Güterwagenflotte auf Verbundstoff-Bremssohlen, die glattere Räder und dadurch einen um bis zu 10 Dezibel geringeres Fahrgeräusch bewirken.

Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde zum Fahrplanwechsel am 09.12.2012 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt (laTPS). Eckpunkte sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von bis zu 152 Millionen Euro und die Laufzeit von 8 Jahren. Damit soll erreicht werden, dass innerhalb der Acht-Jahres-Frist 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet werden. Die DB Netz AG erhebt von den Eisenbahnverkehrsunternehmen seit dem 01.06.2013 als Lärmkomponente einen Zuschlag in Höhe von 1 % auf den Trassenpreis für laute Güterzüge. Die leise Bremssohle vom Typ LL, bei der zur Umrüstung der Bestandsgüterwagen kein

aufwändiger Umbau erforderlich ist, wurde im Mai 2013 durch den Internationalen Eisenbahnverband UIC zugelassen und in die Regelwerke zum betrieblichen Einsatz übernommen. Mit einer Nachfolgeregelung ab 2020 wird das Ziel verfolgt, nach Ende der Laufzeit des laTPS keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen.

Für die 1999 eingeführte freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des BMVBS seit 2007 jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Im Haushaltsentwurf der Bundesregierung sind ab 2014 120 Millionen Euro für Lärmsanierung an Schienenwegen vorgesehen.

Von 2009 bis 2011 flossen aus dem Konjunkturpaket II rund 72 Millionen Euro in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zur Erprobung innovativer Maßnahmen und Verfahren an Gleisanlagen. In 82 Einzelprojekten wurden 13 Technologien zur Lärm- und Erschütterungsminderung erprobt, z.B. Schienenstegdämpfer, niedrige Schallschutzwände, Schienenschmiereinrichtungen sowie Maßnahmen zur Brückenentdröhnung. Diese innovativen Techniken werden zukünftig das Maßnahmenportfolio erweitern und neue Möglichkeiten der Gestaltung des Lärmschutzes eröffnen.

Weiterhin stehen für das Sonderprogramm Lärmschutz Schiene als Teil des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II für die Jahre 2013 und 2014 insgesamt 40 Millionen Euro zur Verfügung. Die Maßnahmenliste wurde vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages genehmigt.

Das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02. Juli 2013 ist in Kraft getreten. Damit ist durch eine Änderung von § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG der Schienenbonus bei der Lärmberechnung in Planfeststellungsverfahren nicht mehr anzuwenden, die im Bereich der Eisenbahnen nach dem 01.01.2015 eröffnet werden. Unbeschadet bleibt die Möglichkeit, dass bei einer Finanzierungszusage über die gesetzlichen Anforderungen hinaus im Einzelfall auch vor diesem Stichtag erweiterte Maßnahmen getroffen werden können. Die Abschaffung des Schienenbonus wirkt sich auch auf Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen aus.

Auch zukünftig werden wir uns für eine angemessene Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften und der Investitionsprogramme zum Schutz vor Schienenverkehrslärm einsetzen.

Ich möchte Sie speziell den Ausbaus der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung betreffend darauf hinweisen, dass ich zusammen mit anderen Abgeordneten der Koalition bereits in dieser Wahlperiode einen Antrag in den deutschen Bundestag eingebracht habe, der viele der von Ihnen genannten Punkte aufgreift.

Die Forderungen unseres Antrages „Sozialverträgliche und anwohnerfreundliche Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung gewährleisten“ (Drucksache 17/14113) wurden am 27. Juni 2013 im Deutschen Bundestag angenommen. Darin heißt es:

„Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene nicht weiter zu gefährden, sollte die Trassenführung so gestaltet werden, dass Mensch und Umwelt so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen. Ein gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die laufenden Planungen ist die Arbeit des „Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung“. In diesem diskutieren Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Bundes- und der Landesregierung, regionale Politiker und Mitglieder von Bürgerinitiativen. Diese Form der modernen Bürgerbeteiligung ist sehr zu begrüßen und unbedingt fortzusetzen.“

Durch unseren vom Bundestag angenommen Antrag ist die Bundesregierung dazu aufgefordert:

„1. sich bei den weiteren Planungen zur Schienenhinterlandanbindung für akzeptable Formen sowohl bei der Trassenführung als auch beim Lärmschutz einzusetzen und damit sicherzustellen, dass eine sozial- und raumverträgliche Hinterlandanbindung gewährleistet wird;

2. zu prüfen, inwieweit sich die Trasse der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung als Modellprojekt eignet, um weitere technische Innovationen zur Reduzierung von Lärm und Erschütterung durch Trassen und rollendes Material voranzutreiben;

3. sicherzustellen, dass der Ausbau der Schienenhinterlandanbindung den aktuellen Lärmschutzanforderungen entspricht und dass der Wegfall des Schienenbonus nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz auch auf den Bau der Hinterlandanbindung volle Anwendung findet.“

Ich hoffe, Ihnen mit meiner Antwort gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'P' followed by several loops and a long vertical stroke extending downwards.