



**Antworten der  
Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU)  
und der Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU)  
auf die Fragen der  
Deutschen Schienenhilfe**

**1. Der Schienengüterverkehr muss aus Klimaschutzgründen ansteigen. Dadurch steigt auch die Lärmbelastung der Anwohner im Mittelrheintal, im Inntal, im Elbtal oder an der Mosel. Was sind Ihre Pläne, um die Lärmbelastung zu senken (zusätzlich zu den bereits eingeleiteten Maßnahmen)?**

**Antwort:**

CDU und CSU werden den kombinierten Verkehr mit multi-modalen Terminals ausbauen und das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ ausweiten. Wir werden die Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan Schiene erhöhen und weiterhin die Trassenpreise reduzieren.

Bei Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm wird unterschieden zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung. Die Lärmvorsorge greift beim Neubau und bei wesentlichen Veränderungen von Schienenwegen, auf sie besteht ein gesetzlicher Anspruch. Bei der Lärmsanierung handelt es sich dagegen um ein freiwilliges Programm des Bundes für Lärmschutzmaßnahmen an solchen Schienenwegen, die baulich unverändert fortbestehen.

Der Deutsche Bundestag hat bereits 2016 beschlossen *„in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen [...] die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“* und *„konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“*.

**2. Ein großes Lärmproblem sind die sogenannten „Flachstellen“ an Güterwaggonen. Das sind Radunebenheiten. Flachstellen können inzwischen von Geräten, die am Schienenrand stehen, gemessen und sofort an den Halter gemeldet werden. So sind Reparaturen möglich. Was halten Sie davon?**

**4. Befürworten Sie ein verpflichtendes Flachstellenmonitoring für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen? (Durch Kameras und Sensorik können an verschiedenen Stellen des Schienennetzes Flachstellen schnell erkannt und behoben werden. Die Technik gibt es, sogar von deutschen start-ups.)**

**Gemeinsame Antwort auf die Fragen 2 und 4:**

Mit der steigenden Anzahl leiser Güterwagen legt sich der zukünftige Fokus der Lärmvermeidung im Schienengüterverkehr auf Entwicklungen weiterer lärmreduzierender Techniken für Zugmaschinen und Waggonen, konkret auf die Vermeidung oder Früherkennung von Flachstellen und das Betrachten weiterer Lärmquellen. Dies wurde durch die unionsgeführte Bundesregierung bereits im Masterplan Schienenverkehr von 2019 berücksichtigt. Zur Vermeidung bedarf es einer akustisch optimierten Wartung der Fahrzeuge. Dazu hat die unionsgeführte Bundesregierung Folgendes vorgesehen: Mit dem Einsatz der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und der damit verbundenen Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs wird die Modernisierung des Wagenparks und parallel dazu der Einsatz lärmärmer Bremsen und anderer lärmreduzierender Komponenten beschleunigt.

**3. Das Schienenlärmschutzgesetz ist im Dezember 2020 in Kraft getreten. Verstöße werden aber bis Dezember 2021 nicht geahndet. Das hatte das Verkehrsministerium im November 2020 kurzfristig mitgeteilt. Setzen Sie sich dafür ein, dass das Gesetz dann ab Ende 2021 komplett anzuwenden ist?**

**Antwort:**

Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis 2020 zu halbieren, wurde durch die Maßnahmen der unionsgeführten Bundesregierung erreicht. Dazu zählen insbesondere die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, die Lärmsanierung an Schienenwegen und die Umrüstung von lauten Güterwagen. Die DB Cargo hat bereits 100 Prozent der aktiven Güterwagen in Deutschland seit Ende 2020 mit sog. Flüsterbremsen ausgestattet. Seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 dürfen nach dem Schienenlärmschutzgesetz keine lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verkehren. Zur Erreichung der Reduktionsziele sind die Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes umzusetzen und der Schutz der Anwohner von Schienenverkehrslärm konsequent zu verbessern. So soll die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene gesteigert werden, damit mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene verlagert werden kann.

**5. Der CDU-Politiker Erwin Rüdgel MdB (Vorsitzender Parlamentskreis Bahnlärm) hat ein „Gesetz gegen Flachstellen“ angekündigt. Würden Sie ein solches Gesetz bzw. eine solche gesetzliche Regelung grundsätzlich unterstützen (klar: über die Details müssten die Expertinnen natürlich noch beraten)?**

**Antwort:**

Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen, auch als Schienenlärmschutzgesetz bekannt, bietet die Voraussetzungen, die weitere Einführung lärmreduzierender Komponenten zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang sind neben der Überwachung geltender Verbote auch Maßnahmen denkbar, die eine flächendeckende, schnelle verlässliche Überwachung des technischen Zustandes der Güterwagen ermöglichen.