Aufschlüsselung für die einzelnen Länder:

Bundesland	Anzahl Kommunen gesamt	Anzahl (Anteil) Kommunen **mit** öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur	Anzahl (Anteil) Kommunen **ohne** öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
BW	1.103	973 (88,2 %)	130 (11,8 %)
BY	2.228	1.583 (71,1 %)	645 (28,9 %)
BE	1	1 (100 %)	0 (0 %)
BB	413	212 (51,3 %)	201 (48,7 %)
HB	2	2 (100 %)	0 (0 %)
HH	1	1 (100 %)	0 (0 %)
HE	425	394 (92,7 %)	31 (7,3 %)
MV	726	217 (29,9 %)	509 (70,1 %)
NI	964	570 (59,1 %)	394 (40,9 %)
NW	396	396 (100 %)	0 (0 %)
RP	2.301	609 (26,5 %)	1.692 (73,5 %)
SL	52	52 (100 %)	0 (0 %)
SN	418	273 (65,3 %)	145 (34,7 %)
ST	2.181	127 (58,3 %)	91 (41,7 %)
SH	1.106	433 (39,2 %)	673 (60,8 %)
TH	624	212 (34,0 %)	412(66,0 %)

125. Abgeordneter **Andreas Bleck** (AfD)

Plant die Bundesregierung nach Auslaufen des freiwilligen Lärmschutzprogramms im Jahr 2026 Maßnahmen, um eine dauerhafte Lärmentlastung für die Einwohner im Mittelrheintal sicherzustellen, und wenn ja, welche (www.nr-kurier.de/artikel/144338-buergerinitiative-gescheitert--keine-zusaetzlichen-laermschutzmassnahmen-nach-2026)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Lange vom 11. September 2025

Im Rahmen der vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) finanzierten „Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärmminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal“ wurden über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm hinaus Lärmschutzmaßnahmen identifiziert.

Darüberhinausgehende Bereiche werden im Zuge der Nachsanierung mit den aktuellen Auslösewerten (54 dB (A)) im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes erneut bewertet, so dass weitere Maßnahmen bei Erfüllung der Anforderungen der Förderrichtlinie im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel möglich sind.

126. Abgeordneter **Andreas Bleck** (AfD)

In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit Beginn des freiwilligen Lärmschutzprogramms Haushaltmittel für Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal bereitgestellt?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Lange vom 11. September 2025

Seit 1999 hat der Bund im Weltkulturerbe „Oberes Mittelrheintal“ 65 Mio. Euro in den Lärmschutz investiert, davon ca. 39 Mio. Euro aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm.

Zusätzlich zu diesen bisher im Oberen Mittelrheintal durch den Bund investierten 65 Mio. Euro werden die Schallschutzmaßnahmen der „Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärmminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal“ (MU MRT) umgesetzt.

Finanziert wird dieser zusätzliche Schallschutz im Rahmen der MU MRT vom Bund sowie den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen.

Sie investieren gemeinsam mehr als 130 Mio. Euro.

127. Abgeordneter **Andreas Bleck** (AfD)

Wie bewertet die Bundesregierung die geplante Generalsanierung der rechtsrheinischen Bahnstrecke hinsichtlich einer möglichen Anwendung der Lärmvorsorge gemäß der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Lange vom 9. September 2025

Bei der Korridorsanierung der rechtrheinischen Bahnstrecke handelt es sich nicht um eine Aus- und Neubaustrecke, bei der die gesetzlichen Regelungen zur Lärmvorsorge Anwendung finden. Vielmehr werden gebündelte Sanierungs- bzw. Instandhaltungsarbeiten durchgeführt, die darauf abzielen, die Betriebsqualität der Strecke und damit die Pünktlichkeit zu verbessern.

128. Abgeordneter **Andreas Bleck** (AfD)

Welche aktuellen Messdaten zur Schallbelastung im Mittelrheintal liegen der Bundesregierung vor, und welche Rückschlüsse zieht sie daraus hinsichtlich der gesundheitlichen Belastung der Einwohner?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Lange vom 12. September 2025

Im Auftrag des Eisenbahn-Bundesamts werden im Rahmen des Lärm-Monitorings die Schallemissionen des Schienenverkehrs an 19 Messstationen deutschlandweit erfasst. Zwei dieser Stationen (Andernach und Lahnstein) befinden sich im Mittelrheintal und erfassen die Schallemissionen des links- und rechtsrheinischen Schienenverkehrs. Die Messergebnisse sind in Echtzeit über die Website www.laerm-monitoring.de abrufbar. Seit der Inbetriebnahme der Stationen im Jahr 2019 bis einschließlich 2021 konnten an allen Standorten deutliche Rückgänge der Schallemissionen festgestellt werden. Diese sind vor allem auf die Um-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

rüstung der Güterwagen von Grauguss- auf Verbundstoff-Bremssohlen zurückzuführen.

Zusätzlich zu den bisher im Oberen Mittelrheintal durch den Bund in den Lärmschutz investierten 65 Mio. Euro wird die Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärmminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal (MU MRT) umgesetzt. Finanziert wird dies vom Bund sowie den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen. Sie investieren gemeinsam mehr als 130 Mio. Mio. Euro in der Region.

129. Abgeordneter **Jorrit Bosch** (Die Linke)

Inwiefern hat die Bundesregierung eigene Erkenntnisse zu den Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Analyse der von der Deutschen Bahn AG vertieft untersuchten vier Varianten für den geplanten Neu- bzw. Ausbau der Schienenstrecke zwischen Hamburg und Hannover (vgl. hier: www.hamburg-bremen-hannover.de/bewertungsmatrix.html), und inwiefern hält sie das Nutzen-Kosten-Verhältnis von lediglich 1,02 der Vorzugsvariante für ausreichend valide, hierauf die weiteren Planungen zu begründen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Ulrich Lange vom 8. September 2025

Die von der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG veröffentlichen Angaben stellen die Ergebnisse des Planungsprozesses dar. In Vorbereitung auf die Parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages mit den Ergebnissen der Vorplanung und der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorhaben ABS/NBS Hannover–Hamburg erfolgt eine Nutzen-Kosten-Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV). Deren Ergebnisse werden Bestandteil der Unterrichtung des Deutschen Bundestages.

130. Abgeordneter **Jorrit Bosch** (Die Linke)

Wann genau will die Bundesregierung die Befassung des Deutschen Bundestages mit dem geplanten Neu- bzw. Ausbau der Schienenstrecke zwischen Hamburg und Hannover starten, und inwiefern bestünde nach Rechtsauffassung der Bundesregierung für den Deutschen Bundestag angesichts des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von nur 1,02 überhaupt noch ein Spielraum, zusätzliche, übergesetzliche kommunale Kernforderungen zu beschließen (vgl.: www.hamburg-bremen-hannover.de/parlamentarische-befassung.html; bitte begründen)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.