

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/2871 –**

### **Schutz von Anwohnern vor Schienenverkehrslärm**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Lärm gehört zu den derzeit größten Problemfeldern im Umweltbereich mit negativen Folgen für die Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern. Hauptverursacher von Lärm ist weiterhin der Verkehr. Neben anderen Verkehrsarten spielt hierbei auch der Schienenverkehr eine wichtige Rolle. Trotz unbestreitbarer ökologischer Vorteile des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene müssen auch hier Maßnahmen ergriffen werden, um in diesem Bereich den Lärm und seine Auswirkungen zu reduzieren. Etwa 20 % der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Schienenverkehrslärm – Eisenbahn, Straßenbahn oder U- und S-Bahn – belästigt, etwa ein Viertel davon schwer.

Ursache für vermeidbaren Schienenlärm ist zum Teil eine veraltete und nicht optimal gewartete Schienen- und Fahrzeugtechnik (insbesondere Riffel auf Rad und Schiene). An bestehenden Schienenwegen besteht ein besonders großer Bedarf an Lärmsanierung. Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz ist nur beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Schienenstrecken sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Eine entsprechende Regelung für bestehende Strecken fehlt allerdings. Für die Lärmsanierung an bestehenden Strecken wurde 1998 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm Schiene auf den Weg gebracht, das von der Deutschen Bahn AG (DB AG) umgesetzt wird. Jährlich stellt der Bund 51 Mio. Euro für Schallschutzwände, Schallschutzfenster und die Gleispflege zur Verfügung.

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung außer dem Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen“ bislang ergriffen, um die vom Schienenverkehr ausgehende Lärmbelastung zu reduzieren?

Neben dem Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen“ hat die Bundesregierung vor allem die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sowie die 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung erlassen, in denen die Lärmvorsorge für den Neubau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen geregelt ist. Für Ausbauvorhaben im Netz der Eisenbahnen des Bundes werden diese Maßnahmen in der Regel auch Bestandteil der vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzierung.

2. Welche finanziellen Mittel werden im Bereich von Lärmwirkungsforschung zur Verfügung gestellt?

Die auf die Lärmwirkungsforschung gerichteten Fördermaßnahmen sind wichtiger Bestandteil des Schwerpunkts „Leiser Verkehr“ im Rahmen des Forschungsprogramms „Mobilität und Verkehr“ der Bundesregierung. Das entsprechende Verbundprojekt „Lärmwirkungen“ wird im Zeitraum 2002 bis 2006 mit insgesamt rund 2,1 Mio. Euro vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Es ist zu einem erheblichen Teil auch auf den Bereich der Schiene und auf kombinierte Lärmquellen (z. B. Schiene und Straße) gerichtet. Unter Berücksichtigung der technischen Umsetzbarkeit werden angenehmere Geräusche simuliert und so konstruktive Hinweise auch für den Bau von Schienenfahrzeugen erarbeitet.

Zusätzlich werden im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) Mittel in Höhe von 0,8 Mio. Euro für drei Vorhaben für die Jahre 2003/2004 zur Verfügung gestellt, so dass insgesamt für laufende Forschungsvorhaben im Bereich der Lärmwirkungsforschung knapp 3 Mio. Euro zur Verfügung stehen.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, das Lärmsanierungsprogramm Schiene auch weiterhin in der derzeitigen Höhe fortzusetzen oder sogar auszubauen?

Das Lärmsanierungsprogramm erfolgt im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung. Im Haushaltsgesetz 2004, Einzelplan 12 sind für 2004 rund 51 Mio. Euro für die Lärmsanierung an Schienenwegen eingestellt sowie Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre in Höhe von rund 55,7 Mio. Euro erteilt worden. Im Jahr 2003 konnten sogar durch Nutzung von Ausgaberesten insgesamt rund 56 Mio. Euro für die Lärmsanierung eingesetzt werden.

4. Trifft es zu, dass eine langjährige Messreihe des Umweltbundesamtes ergeben hat, dass die real gemessene Geräuschentwicklung häufig lauter ist als vorher berechnet und damit die auf die errechneten Lärmbelastigungen ausgelegten Lärmschutzeinrichtungen, wie z. B. Wälle oder Wände, zum Teil nur einen unzureichenden Schutz der Anwohner bieten?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Ergebnissen?

Die Berechnung der Lärmemission geht vom so genannten Mittelungspegel über den an einer Stelle insgesamt herrschenden Zugverkehr aus. Diese Berechnung berücksichtigt soweit wie möglich das Emissionsniveau der verschiedenen Zugarten und die gefahrenen Geschwindigkeiten. In der Regel wird den Anwohnern an Schienenwegen aufgrund der Lärmberechnung insgesamt höherer Schallschutz gewährt. Eine Messung dagegen ist jeweils situationsabhängig, so dass notwendigerweise Abweichungen nach oben und nach unten auftreten, wenn mit den Messungen einzelne Aspekte der Schallentstehung und -ausbreitung erfasst werden. Das Umweltbundesamt hat kürzlich die Ergebnisse langjähriger Messungen zu einzelnen Aspekten der Schallentstehung und -ausbreitung in drei wissenschaftlichen Arbeiten zusammengefasst und veröffentlicht. Unabhängig davon wird derzeit bereits die Vorschrift für die Berechnung des Schienenverkehrslärms überprüft und erforderlichenfalls aktualisiert. Dabei werden auch die Erkenntnisse neuerer Messungen berücksichtigt.

5. Unterstützt die Bundesregierung die Einführung von sog. emissionsabhängigen Trassenpreisen, die im Grünbuch der EU-Kommission zur zukünftigen Lärmschutzpolitik vorgeschlagen wurde?

Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

In § 6 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EiBV) ist bereits vorgesehen, dass bei der Bemessung der Trassenentgelte die Emissionen der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden können. Damit unterstützt die Bundesregierung die Zielsetzung, Anreize für die Nutzung leiserer Fahrzeuge zu schaffen.

6. Teilt die Bundesregierung die von Experten geäußerte Auffassung, dass die DB AG den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr zulasten des hoch bezuschussten Nahverkehrs quersubventioniert, da die Trassenpreise derzeit Zug bezogen sind, unabhängig von Länge, Zugmasse oder Lärmemission?

Sieht die Bundesregierung die fehlende Trennung von Netz und Betrieb als Hindernis für lärmabhängige Preise?

Gemäß § 5 Abs. 1 EiBV können Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Entgelte grundsätzlich frei gestalten.

Das Trassenpreissystem der DB Netz AG (Stand 1. Januar 2004) ist modular ausgestaltet. Preisbildende Faktoren sind die Streckenkategorie und die Streckenauslastung (Grundpreis), ein so genannter Produktfaktor für spezifische Streckenkategorien sowie Zu- und Abschläge, mit denen z. B. Wagenzuggewichte, Radsatzlasten, Geschwindigkeiten oder Leerzugfahrten Berücksichtigung finden. Bei der Bepreisung der Streckenkategorien ist auf die jeweils mögliche Höchstgeschwindigkeit abgestellt worden: Strecken, die überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr dienen, weisen den niedrigsten Grundpreis auf. Im Übrigen wird auf die Antwort zu der Frage 5 verwiesen.

7. Welche Anreize oder Förderungsmaßnahmen zur Entwicklung und zum Einsatz leiserer Schienenfahrzeuge beabsichtigt die Bundesregierung einzuführen?

Die Bundesregierung hat bereits Förderungsmaßnahmen im Forschungsschwerpunkt „Leiser Verkehr“ ergriffen. Sie zielen auf eine Lärmreduzierung an der Quelle (z. B. Rad-Schiene-Kontakt). Damit wird das Ziel verfolgt, deutlich geringere Lärmemissionen zu erreichen anstatt vergleichsweise hohe Investitionsaufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle, tätigen zu müssen. Seit dem Jahr 2000 werden vom BMBF entsprechende Verbundprojekte, die auf die Lärminderung des Schienenverkehrs gerichtet sind, mit insgesamt rund 8,9 Mio. Euro gefördert. Hierzu gehört beispielsweise die Entwicklung eines innovativen, leiseren Drehgestells. Hinzu kommen Aufwendungen aus dem Verbundprojekt „Lärmwirkungen“ (vgl. Antwort zu der Frage 2). Einen Gesamtüberblick über diesen Forschungsschwerpunkt bietet die vom BMBF herausgegebene Broschüre „Leiser Verkehr“.

Die Bundesregierung schließt nicht aus, dass auch nach Beendigung dieser Projekte noch Forschungsbedarf bestehen wird, um das Lärminderungspotenzial bei allen Verkehrsträgern auszuschöpfen.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung nach dem Vorbild Österreichs Emissionsgrenzwerte für Schienenfahrzeuge einzuführen?

Wenn nein, wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine solche Regelung einsetzen?

Ziel der Eisenbahnpolitik ist es, mit dem interoperablen Einsatz von Zügen im internationalen Wettbewerb ein verbessertes Angebot zu ermöglichen. Die Bundesregierung setzt sich für die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene ein. Im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind bereits Emissionsgrenzwerte festgelegt worden. Die Bundesregierung begrüßt, dass im Rahmen der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem die Erarbeitung einer technischen Spezifikation für die Interoperabilität im Bereich des Schienenverkehrslärms (TSI Noise) als ein vordringliches Arbeitsfeld definiert worden ist.

Die Initiative, im europäischen Rahmen Grenzwerte für neue Eisenbahnfahrzeuge zu definieren, lässt breite, weil länderübergreifende, positive Wirkungen für die Lärminderung im Eisenbahnsystem erwarten.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung das in der Schweiz praktizierte Verfahren, wonach lärmarme Schienenfahrzeuge durch einen Trassenpreisbonus belohnt werden?

Die Situation in der Schweiz ist nicht mit der Situation in Deutschland vergleichbar. Im Übrigen wird auf die Antwort zu der Frage 5 verwiesen.

10. Wird sich der Bund nach dem Vorbild der Schweiz an der Nachrüstung des Fahrzeugbestands der Bahn mit neuer Bremstechnik finanziell beteiligen, wobei die Kosten allein bei Railion Deutschland auf 360 Mio. Euro geschätzt werden?

Die Beschaffung und Instandhaltung des Fahrzeugparks obliegt grundsätzlich den jeweiligen Eigentümern der Fahrzeuge.

11. Ist es richtig, dass sich das Programm zur Einführung der sog. K-Sohle – einer Bremssohle aus Kunststoffmischung – lediglich auf den Neukauf von Güterwaggons bezieht, nicht aber auf den Bestand der Waggons und auch nicht auf gemietete/geleaste Waggons?

Wie groß ist der Anteil gemieteter/geleaster Waggons im von der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften genutzten Fahrzeugpark?

Der internationale Eisenbahnverband (UIC) hat im Jahr 1998 ein Aktionsprogramm vorgestellt, das Forschungsaktivitäten zur Umstellung auf lärmarme Bremssohlen im Güterverkehr beinhaltet. Für neue Güterwagen waren K-Sohlen vorgesehen, die ein anderes Bremsgestänge erfordern. Für bestehende Wagen sollten so genannte LL-Sohlen entwickelt werden, die bei gleichen Reibwerten wie die bislang eingesetzten Grauguss-Sohlen (GG-Sohlen) ohne Austausch des Bremsgestänges einsetzbar sein sollten. Im Rahmen der Forschungen hinsichtlich der LL-Sohle konnten jedoch keine geeigneten Bremssohlen entwickelt werden. K-Sohlen sind von der UIC im Jahr 2003 allgemein zugelassen worden. Bei der Einführung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem setzt sich die Bundesregierung für Grenzwerte ein, die für neue Fahrzeuge mindestens die Einführung der K-Sohle erfordern.

Wie bereits ausgeführt, obliegt die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge den jeweiligen Eigentümern. Die Deutsche Bahn AG hat sich freiwillig dazu verpflichtet, ihre Neubaugüterwagen grundsätzlich nur noch mit K-Bremssohlen zu beschaffen. Bei Überlegungen zur Ausrüstung bestehender Güterwagen mit K-Sohlen müssen immer die Aufwendungen für Umbauten am Bremsgestänge in Betracht gezogen werden.

Anfang Februar dieses Jahres hatte der Railion-Verbund rund 109 400 Wagen, davon etwa 4 700 geleast.

12. Hält die Bundesregierung das von der DB AG selbst gesteckte Ziel, bis zum Jahr 2020 den Schienenverkehrslärm zu halbieren, angesichts der dafür ergriffenen Maßnahmen für realistisch?

Ja.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung auch für bestehende Strecken Schutzansprüche von Bürgerinnen und Bürgern, die vom Lärm betroffen sind, gesetzlich zu normieren?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat mit dem Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes eine haushaltsrechtliche Regelung in Anlehnung an die bei den Bundesfernstraßen getroffene Regelung geschaffen, um den lange geforderten Einstieg in die Lärmsanierung der Eisenbahnen zu vollziehen und den Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Lärm an bestehenden Strecken zu verbessern. Sie wird dieses Ziel im Rahmen der hierfür verfügbaren Haushaltsmittel konsequent weiter verfolgen.

14. Welche Auswirkungen wird die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 „über die

Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ auf die Lärmsituation im Bereich Schienenverkehr haben?

Die bestehende Lärmsituation wird zukünftig nach den Vorgaben der Richtlinie in Strategischen Lärmkarten dargestellt. Die Lärmsituation wird hierdurch für die Anwohner und politische Entscheidungsprozesse transparenter. In einem nachfolgenden Schritt sind für hochbelastete Bereiche Lärminderungspläne (Aktionspläne) aufzustellen. Im Übrigen bleibt das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG in nationales Recht abzuwarten.



