Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Freie Hansestadt Bremen
Ortsamt Hemelingen
Eing.: 14. APR. 2014
Abtlg. I Anl.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen

Ortsamt Bremen Ost
Regionalausschuss Bahnlärm
Herr Höft

Auskunft erteilt
Jan Eiken

Dienstgebäude:
Ansgaritorstraße 2

Zimmer E 250

T +49 421 3 61-92 61
F +49 421 4 96-92 61

E-mail
jan.eiken @umwelt.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
22-4

Bremen, 09. April 2014

Beschlüsse vom 25.11.2013 zu den Themen Lärmmonitoring, Tempolimit , Nacht und Sonntagsfahrverbot und Schienenrauheit, in Bezug auf laute Güterzüge

Sehr geehrter Herr Höft,

bitte entschuldigen Sie diese späte Antwort auf die von Ihnen eingereichten Anträge des Regionalausschuss Bahnlärm, zu denen ich wie folgt Stellung nehme:

1. Monitoring

Mit einem Lärmmonitoring an Eisenbahnstrecken des Bundes können unterschiedliche Ziele verfolgt werden. Auf Grund mangelnder einheitlicher gesetzlicher Regelungen zum Betrieb und zur Datenverwendung halte ich einen Bremer Alleingang in dieser Sache für nicht empfehlenswert. Die Schaffung von entsprechenden Rechtsgrundlagen muss zunächst auf Bundesebene erfolgen, so dass eine allgemeine Anerkennung eines Lärmmonitorings gewährleistet ist.
Gleichwohl halte ich ein Monitoring für sinnvoll, um die Lärmentwicklung an den Eisenbahnstrecken zu dokumentieren. Diese Daten müssten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und würden eine nachhaltige Überprüfung der vom Bund ergriffenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung ermöglichen. Die DB teilt diese Position. Es liegt jedoch in der Verantwortung des Bundes, die Lärmentwicklung an seinen eigenen Eisenbahnstrecken bestmöglich zu verfolgen und zu dokumentieren, was auch der Zuständigkeit für die Lärmkartierung bundeseigener Eisenbahnstrecken gerecht werden würde. Diese wird vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt.
Darüber hinaus können mit Monitoringstationen „schwarze Schafe" entlarvt werden, sobald einschränkende Maßnahmen wie Fahrverbote für laute Güterzuge eingeführt werden. Hierzu müsste jedoch ein System etabliert werden, mit dem Rückschlüsse auf Wagenhaltengezogen werden können, was eine technologische Herausforderung darstellt. Schließlich besteht ein Zug in der Regel aus Waggons, die unterschiedlichen Wagenhalten zuzuordnen sind.

Sofern von Seiten des Bundes ein Pilotvorhaben geplant wird, welches diesen Ansprüchen gerecht werden kann, werde ich mich auf Bundesebene uneingeschränkt für eine Durchführung in Bremen einsetzen.

Dienstgebäude
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen
Hochgarage Am Brill

Eingang
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen

Bus/Straßenbahn
Haltestellen
Am Brill und
Am Wall

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000
Landeszentralbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090653

D-112-00021

Gleichzeitig habe ich Herrn Staatsrat Golasowski gebeten, mit Herrn Prof. Hecht von der TU Berlin ein erstes Orientierungsgespräch zu führen.

2. Tempolimit, Nacht- und Sonntagsfahrverbot

Seit 2013 wird die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremsen durch den Bund gefördert. Sofortmaßnahmen wie Tempolimits und Fahrverbote kurz nach Beginn dieser Fördermaßnahme halte ich für unverhältnismäßig und würde die eingeräumte Übergangsfrist für Wagenhalter auf null reduzieren. Zudem würde eine derartige Einschränkung zu kurzfristigen Kapazitätsverlusten führen, die durch andere Verkehrsträger, die zum Teil weniger umweltfreundlich sind, ausgeglichen werden müssten. Die mit dem Transport verbundene Lärmbelastung würde mit derartigen Sofortmaßnahmen nur verlagert und das eigentliche Lärmproblem bliebe dabei ungelöst.
Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht vor, dass bis 2016 die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen lärmtechnisch umgerüstet sein soll. Wird dieses Ziel nicht erreicht, sollen noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen wie z.B. Nachtfahrverbote auf stark befahrenen Güterstrecken für nicht umgerüstete Güterwagen umgesetzt werden.
Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) hat in seiner Pressemitteilung vom 06.02.2014 bekannt gegeben, dass dieses im Koalitionsvertrag genannte Ziel unter den gegebenen Förderbedingungen für die Umrüstung auf leise Bremssohlen (insbesondere auf die LL-Sohle) nicht erreicht werden könne. Es liegt in der Verantwortung der Regierungsparteien, zusätzliche Anreize zu schaffen oder das bestehende Anreizsystem so zu verschärfen, dass die eigenen Ziele auch erreicht werden könnten.
Für Bremen ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Umstellung auf leise Güterzüge schnellstmöglich erfolgt. Denn die Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes werden in den kommenden Jahren abgeschlossen sein. Bremen wird damit das erste Land sein, in dem keine unbearbeiteten Sanierungsabschnitte mehr bestehen werden. Die Sanierungsmaßnahmen des Bundes reichen jedoch nicht aus, um die heutige Lärmsituation in allen Teilen Bremens lückenlos auf ein für Menschen erträgliches Maß zu reduzieren. Daher sind weitere Maßnahmen wie die Umrüstung der Bestandsgüterwagen zu beschleunigen. Sollte das Umrüstungsziel 2016 nicht erreicht werden, so sind lärmreduzierende Sofortmaßnahmen zu ergreifen.

3. Schienenrauheit

Mit diesem Antrag hat der Regionalausschuss mich gebeten, einen Bericht über die Rauheit der Schienen in Bremen bei der DB einzuholen. Mir liegt eine Gesamtstellungnahme der DB zu allen Anträgen des Regionalausschusses vor, in der auch die gewünschten Informationen zur Schienenrauheit enthalten sind. Daher verweise an dieser Stelle auf das als Anlage beigefügte Schreiben der DB vom 30.01.2014.

Mit freundlichem Gruß

Joachim Lohse

Anlage: Schreiben der DB vom 30.01.2014

DB Mobility Networks Logistics

Deutsche Bahn AG • GL HB/NI • Joachimstraße 8 • 30159 Hannover

Freie Hansestadt Bremen
Senat für Umwelt, Bau und Verkehr
Herr Jan Eiken
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter für die Länder
Bremen und Niedersachsen
Joachimstraße 8
30159 Hannover
www.deutschebahn.com

Ulrich Bischoping
Telefon 0511 286-3300
Telefax 0511 286-4131
ulrich.bischoping@deutschebahn.com
Zeichen GL HB/NI

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Eing.: 03. FEB. 2014
22+4

30.01.2014

Sehr geehrter Herr Eiken,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 2. Januar 2014, in dem Sie um eine Stellungnahme zu den gefassten Beschlüssen des Regionalausschusses Bahnlärm bitten.

Ihre Forderung, die Lärmbelastung weiter zu vermindern, wird von der Deutsche Bahn umfassend geteilt. Für die Deutsche Bahn ist die Reduzierung des Schienenverkehrslärms ein zentrales Unternehmensziel, der Lärm soll bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 halbiert werden. Wir werden das Ziel "Mehr Verkehr auf die Schiene" nur erreichen, wenn wir durch eine erfolgreiche Lärmminderung die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene erhalten. Die Notwendigkeit der Lärmreduktion ist uns sehr bewusst und wird mit hoher Ernsthaftigkeit angegangen. Lassen Sie uns vor diesem Hintergrund auf Ihre Anträge eingehen.

Austausch der Bremssohlen

Um die Lärmbelastung des Schienengüterverkehrs flächendeckend zu reduzieren, hat die DB gemeinsam mit dem Bund die Entwicklung der sogenannten "Flüsterbremse" vorangetrieben. Sie verhindert das Aufrauen der Räder und mindert somit das Rollgeräusch deutlich und bekämpft den Lärm an der Quelle. Leise Bremssohlen vermindern den Lärm von Güterwagen in der Vorbeifahrt um 10 Dezibel, was gefühlt einer Halbierung des Lärms entspricht.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat für die Umrüstung der Bestandsgüterwagen ein Pilotprogramm „Leiser Rhein" initiiert. Die DB Schenker Rail beteiligt sich aktiv im Rahmen dieses Projektes. Bis Ende 2013 wurden bereits die ersten 650 Güterwagen umgerüstet. Insgesamt werden bis Ende 2014 im Rahmen dieses Programms rund 1.250 Güterwagen umgerüstet.

Im Juni 2013 wurde die Verbundstoffsohle (LL-Sohle Abkürzung für „low noise, low friction" – wenig Lärm, niedriger Abrieb) zugelassen, die 1:1 tauschbar mit der Graugusssohle ist und damit den Umrüstungsaufwand bei der Bestands-Güterflotte reduziert. Damit kann jetzt die flächendeckende Umrüstung der Bestandsgüterwagen starten.

...

Die DB Schenker Rail hat sich zum Ziel gesetzt, alle relevanten Wagen bis 2020 umzurüsten. Der Fokus der Umrüstung in den Jahren 2014/15 liegt auf ganzzugaffinen Wagen gleicher Bauart. Damit wird erreicht, dass gleich zu Beginn der Umrüstung ganze Züge aus umgerüsteten Wagen bestehen und ein hörbarer Effekt erzielt wird. Bis Ende 2015 werden zusätzlich zu den umgerüsteten Wagen im Rahmen des Pilotprogramms „Leiser Rhein" weitere 10.000 Güterwagen der DB Schenker Rail umgerüstet.

Neue Güterwagen beschafft die DB AG bereits seit 2001 nur noch mit leisen Bremsen. Seit Ende 2013 sind damit insgesamt, d.h. unter Berücksichtigung von Neuwagen und umgerüsteter Wagen, bereits über 8.400 leise Güterwagen bei DB Schenker Rail im Einsatz.

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit wurde ein Anreizsystem geschaffen, dass die Umrüstung der Güterwagen bis 2020 beschleunigt.

Die bestehende Förderung der Umrüstung ist zu begrüßen. Der Einsatz umgerüsteter Wagen ist über die reinen Umrüstkosten hinaus jedoch mit erheblichem Instandhaltungsmehraufwand umgerüsteter Güterwagen verbunden. Die bisherige Förderung beschränkt sich aber auf die reinen Kosten der Umrüstung. Der Instandhaltungsmehraufwand, z.B. durch häufigere Inspektionen, häufigeres Abdrehen von Radsätzen und dadurch schnelleren Radsatzverbrauch, sind nicht Gegenstand der Förderung.

Der Sektor schätzt den Instandhaltungsmehraufwand für alle Wagenhalter bis 2020 auf über 700 Mio. Euro. Diese Kosten müssen bisher durch die Wagenhalter, beispielsweise DB Schenker Rail, selbst getragen werden. Im Ergebnis ergibt sich, dass nur etwa 1/6 der Kosten öffentlich gefördert werden. Diese einseitige Kostenbelastung des Eisenbahnsektors schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und mindert den Anreiz, möglichst kurzfristig die Wagen umzurüsten.

Eine Einbeziehung des durch die Umrüstung ausgelösten Instandhaltungsmehraufwands in die Förderung ist aus förderrechtlichen Gründen möglich und würde sowohl den Anspruch auf eine effiziente Minderung der Lärmbelästigung, als auch den Erfordernissen des Schienengüterverkehrs gerecht.

<u>Tempolimit für laute Güterzüge, Nacht- und Sonntagsfahrverbote für laute Güterzüge</u>

Geschwindigkeitsbeschränkungen hätten erhebliche negative Auswirkungen, da sie zu Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen, Zugtrassen nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden könnten und damit vernetzte Zugsysteme des Schienengüterverkehrs unmöglich gemacht würden. Letztendlich würde dies den Schienengüterverkehr erheblich schwächen und das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene" würde konterkariert. Im Gegenteil, dies würde zu „Mehr Verkehr auf die Straße" führen. Die Belästigung durch Lärm würde nicht gelöst und stattdessen nur verlagert. Mehr Verkehr auf der Straße würde zudem erhebliche Belastungen des ohnehin überlasteten Straßennetzes zur Folge haben. Hinzu kommen zahlreiche offene rechtliche Fragen hinsichtlich der Einschränkung der Verfügbarkeit von Schienenwegen.

Nachtfahrverbote sind ebenfalls nicht zielführend, da sie die Logistikkonzepte der gewerblichen Wirtschaft massiv beeinträchtigen und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährden würden. Der Schienengüterverkehr muss wegen des am Tage vertakteten Personenverkehrs zum großen Teil in den Nachtstunden durchgeführt werden. Dies entspricht auch den Transportanforderungen der Wirtschaft („tagsüber produzieren, nachts transportieren"). Ein Nachtfahrverbot würde im Güterverkehr zu drastischen Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen, die Schiene würde die Transportanforderungen der Wirtschaft nicht mehr erfüllen. Nachtfahrverbote gefährden den Schienengüterverkehr in seiner Existenz.

Auch hier ist zu berücksichtigen, dass heute keine Rechtsgrundlage für einen solchen schwerwiegenden Eingriff besteht.

Auch für ordnungsrechtliche Vorgaben die „nur" auf laute Züge bezogen sind, gelten die genannten Aspekte. Aufgrund der Zugfolge wirken sich ordnungsrechtliche Vorgaben für laute Züge unmittelbar auf den gesamten Zugverkehr aus. Ein Vergleich mit der Straße ist hier nicht zielführend. Die Abwicklung des Verkehrs unterliegt hier unterschiedlichen Systematiken in der Durchführung.

Aufstellung von Monitoringstationen

Im Verkehrslärmschutz werden von Beginn an die Lärmsituation und -belastung wie auch die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen rechnerisch und nicht durch immer wiederkehrende Messungen ermittelt. Mit den vorhandenen, durch Einzelmessungen validierten und an Hand der technologischen Entwicklung immer aktualisierten Modellen kann mit vertretbarem Aufwand eine hohe Genauigkeit und Vergleichbarkeit erzielt werden, die auch bei gerichtlichen Auseinandersetzungen immer wieder bestätigt wurde.

Dessen ungeachtet bekennt sich die DB zu Transparenz und Offenheit auch in Fragen der Lärmbelastung. Lärmmessstationen sind sinnvoll, um die Entwicklung der Lärmbelastung für die Anwohner im Zeitverlauf nachvollziehbar abzubilden. Auch die Lärmminderung durch die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf leise Bremssohlen kann für die Anwohner nachvollziehbar gemacht werden. Die Messungen müssen unter streng definierten Bedingungen durchgeführt werden, da viele Einflussfaktoren existieren, die die Messergebnisse beeinflussen. Unter Beachtung dieser Vorgaben bereitet die DB derzeit den modellhaften Aufbau von zwei Lärmmessstationen im Mittelrheintal vor. Auf Grundlage des Erkenntnisgewinns aus der pilothaften Untersuchung sowie einer gesicherten Finanzierung wird über die Ausweitung des Untersuchungsgebietes zu entschieden sein.

Schienenrauheit

Mit Ihrem Antrag bitten Sie um Auskunft über die Schienenfahrflächenqualität im Bundesland Bremen. Seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB Netz AG findet eine kontinuierliche Gleispflege statt, um der Verpflichtung der sicheren Betriebsführung nachzukommen. Die von der DB Netz AG praktizierten Maßnahmen zur Instandhaltung des Fahrweges beziehen auch den Zustand der Schienenfahrflächen ein. Riffel, Wellen und andere Abnutzungserscheinungen, die zu einer höheren Schallabstrahlung führen können, werden in festgelegten Zeitabständen durch Messfahrzeuge und Inaugenscheinnahme mehrmals jährlich kontrolliert. Bei Abweichungen von festgelegten Verschleißwerten werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Zur Beseitigung von Unebenheiten auf der Schienenoberfläche und zur Wiederherstellung der für einen optimalen Kontakt von Rad und Schiene erforderlichen Profilgestalt werden die Schienen der DB Netz AG regelmäßig maschinell bearbeitet.

DB Mobility Networks Logistics

Je nach erforderlichem Materialabtrag kommen Schleifmaschinen, Fräsen oder Hobel zum Einsatz. Durch die Schienenbearbeitung wird die Schienenoberfläche geglättet und damit ein Beitrag zur dauerhaften Lärmminderung geleistet. Mit diesen Instandhaltungszyklen werden die zustandsbedingten Lärmemissionen begrenzt.

Durch die systematische Schienenbearbeitung im Rahmen der Instandhaltung wird auch ein akustisch guter Zustand der Schienenfahrfläche gewährleistet. Wird bei schalltechnischen Untersuchungen gemäß der Berechnungsvorschrift Schall 03 mit einem sogenannten Grundwert, das ist der angenommene durchschnittliche Zustand der Schienenfahrflächen im gesamten Netz, von 51 dB gerechnet, so ist dieser Wert im Bundesmittel tatsächlich um 2 dB besser.

Wie Sie erkennen können, unternehmen wir als DB erhebliche Anstrengungen zur Verminderung des vom Schienenverkehr ausgehenden Lärms. Die Notwendigkeit der Lärmreduktion ist uns sehr bewusst und wird mit hoher Ernsthaftigkeit angegangen. Sie können Sie sich sicher sein, dass wir zusammen mit dem Bund weiterhin alle Anstrengungen unternehmen werden, das Ziel der Halbierung des Schienenverkehrslärms schnellstmöglich zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen