Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Freie Hansestadt Bremen
Ortsamt Hemelingen
Eing.: 30. MAI 2012
Abtlg. Anl.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Freie Hansestadt Bremen
Ortsamt Hemelingen
Godehardstraße 19
28309 Bremen

Ministerialdirektor
Michael Harting
Leiter der Abteilung Landverkehr

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4000
FAX +49 (0)228 99-300-4099

AL-LA@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Entwicklung der Güterverkehre und Reduzierung des Bahnlärms

Bezug: Ihr Schreiben vom 10.02.2012
Aktenzeichen: LA 18/5185.6/12
Datum: Bonn, 24.05.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 10.02.2012, mit dem Sie uns den Fragenkatalog „Zug um Zug auf leisen Gleisen“ für die öffentliche Sitzung des Regionalausschusses vom 06.05.2011 übersandt haben.

Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Die Bundesregierung will deshalb den Lärmschutz ausweiten und im Schienenverkehr die Lärmbelästigung bis zum Jahr 2020 – auf der Basis des Jahres 2008 – um 50 Prozent mindern.

Die Festlegung sowohl der Geschwindigkeiten auf Eisenbahnstrecken wie auch der Betriebszeiten erfolgt ausschließlich durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung technischer, betrieblicher, wirtschaftlicher und zugangsrechtlicher Voraussetzungen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in Ortsbereichen und ein Verbot des Schienengüterverkehrs zu bestimmten Zeiten („Nachtfahrverbot“ oder „Sonntagsfahrverbot“) durch einschränkende Auflagen von Behörden wie z. B. im Straßen- oder Luftverkehr sind auf Basis des geltenden Eisenbahnrechts nicht möglich.

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ verschafft die Möglichkeit, bis zu 5.000 vorhandene Güterwagen auf sogenannte K- oder LL-Verbundstoffsohlen umzurüsten. Im Gegensatz zu herkömmlichen

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Bremssohlen aus Grauguss halten K- und LL-Verbundstoffsohlen die Lauffläche der Eisenbahnräder dauerhaft in glattgeschliffenem Zustand. Damit wird der Schallpegel des Abrollgeräuschs eines Güterwagens um bis zu 10 dB(A) reduziert. Die entsprechende Förderrichtlinie wurde nach beihilferechtlicher Genehmigung durch die Europäische Kommission im November 2009 in Kraft gesetzt. Den teilnehmenden Unternehmen wird für ihre umgerüsteten Güterwagen eine Mindestanzahl an Fahrten im Rheintal abverlangt. Der Zuwendungsbescheid für 1.250 Güterwagen wurde im Dezember 2010 ausgereicht. Die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge wird in der ersten Jahreshälfte 2012 beginnen. Die Lärmminderung an der Quelle durch die Umrüstung der vorhandenen Güterwagenflotte führt im Gegensatz zu konventionellen Lärmschutzmaßnahmen, die nur punktuelle Wirkung haben, zu einer flächendeckenden Lärmreduzierung. Dieses Ziel ist jedoch erst dann erreicht, wenn ca. 80 Prozent der vorhandenen Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgerüstet sind.

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt. Zentrale Punkte des lärmabhängigen Trassenpreissystems sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von 50 Prozent und maximal 152 Mio. Euro zum auszuzahlenden Bonus, die Laufzeit von acht Jahren sowie die Nachfolgeregelung ab 2020. Das jetzt entwickelte Modell ist das Ergebnis eines seit 2008 währenden Meinungsbildungsprozesses, auf den der Eisenbahnsektor im Rahmen des Pilot und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr" prägend Einfluss nehmen konnte. Die achtjährige Programmlaufzeit wurde unter Berücksichtigung der Revisions- und Wartungsfristen für Eisenbahnfahrzeuge festgelegt. Damit soll erreicht werden, dass Güterwagen während regulärer Werkstattaufenthalte umgerüstet werden können und keine gesonderte Werkstattzuführung erforderlich wird. Ziel ist es, dass innerhalb der Acht-Jahres-Frist 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet werden und damit ein akustisch wahrnehmbarer Teil der Laufleistung von lärmgeminderten Fahrzeugen erbracht wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) strebt nach dem Auslaufen des lärmabhängigen Trassenpreissystems ein generelles Verbot nicht lärmgeminderter Güterwagen in Deutschland an.

Im Rahmen des Konjunkturpakets II wurden von 2009 bis 2011 rund 72 Millionen Euro in zusätzliche Maßnahmen zur Erprobung innovativer Maßnahmen und Verfahren an Gleisanlagen. 13 neue Technologien wurden in bundesweit 88 Einzelprojekten auf ihre Praxistauglichkeit getestet, z. B. niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer und Maßnahmen zur Brückenentdröhnung. Dazu werden Lärm- und Erschütterungsmessungen durchgeführt, welche die Basis einer zukünftigen regulären Zulassung bei der Umsetzung von Lärmvorsor-

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

ge- und Lärmsanierungsmaßnahmen sein sollen.

Der von Schienenwegen ausgehende Lärm wird nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03) generell als Mittelungspegel Tag/Nacht berechnet. Dabei werden die durch den Schienenverkehr verursachten Spitzenschallpegel bei der Mittelwertbildung angemessen berücksichtigt. Die Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und FDP haben in ihrem Koalitionsvertrag vom Oktober 2009 vereinbart, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Am 26.04.2012 wurde ein entsprechender Entwurf zur Änderung der 16. BImSchV in die Ressortabstimmung gegeben. Damit soll der Schienenbonus abgeschafft werden.

Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung wird derzeit aktualisiert. Eine Neuaufnahme bereits abgeschlossener Lärmsanierungsmaßnahmen ist aber nicht geplant. Bei der Berechnung der Mittelungspegel nach Schall 03 wurden nicht die derzeitigen, sondern die prognostizierten Zugzahlen zugrunde gelegt. Das BMVBS sieht keinen Bedarf für eine Überführung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes in eine gesetzliche Regelung oder eine gesetzliche Absenkung der Lärmsanierungswerte auf die Höhe der Schallgrenzwerte für Lärmvorsorge.

Das BMVBS legt großen Wert auf die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei Verkehrsvorhaben. Deshalb wurde der Entwurf des Handbuchs Bürgerbeteiligung „Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor – Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ erarbeitet und am 28.03.2012 durch Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB vorgestellt. Für eine öffentlich tagende Lärmkommission für den Schienenverkehr besteht jedoch kein Anlass. Auch für um Bremen herumführende Umgehungsstrecken für den Schienengüterverkehr besteht aufgrund des Ausbaus des Knotens Bremen kein Bedarf.

Ich benenne gerne bei Bedarf Referenten, um die Ansicht des BMVBS zum Thema Lärmschutz zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen

M. Harting

Michael Harting

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie