

Fragenkatalog „Zug um Zug auf leisen Gleisen“

für die öffentliche Sitzung des Regionalausschusses
am 6. Mai 2011 um 16.00 Uhr

A Betriebstechnische Sofortmaßnahmen

- 1 Güterzüge dürfen mit bis zu 100 km/h durch das Stadtgebiet fahren, eine hohe Geschwindigkeit bedeutet laute Fahrgeräusche.
 - ▶ Setzen Sie sich für ein innerstädtisches Tempolimit von bis zu 50 km/h für laute Züge ein, solange deutlich lärmindernde Maßnahmen (gem. TSI-Lärm) nicht wirksam greifen?
- 2 Zuglärm wirkt nachts besonders störend.
 - ▶ Befürworten Sie ein Nachtfahrverbot (von 22 - 6 Uhr) für laute Güterzüge, die nicht der europäischen Norm der TSI-Lärm für Neuwagen entsprechen?¹
- 3 Gesundheitlich wichtig sind Zeiten, in denen man sich vom Lärm erholen kann.
 - ▶ Befürworten Sie ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge, die nicht der TSI-Lärm entsprechen?

B Schallvermeidung an der Quelle

- 4 Eine zentrale Ursache für hohe Schallemissionen von Güterwagen ist deren veraltetes Bremssystem, das Räder und Schienen beschädigt (Riffelung).
 - ▶ Befürworten Sie die Lärmsanierung der rund 140.000 deutschen Lärmgüterwagen durch Austausch der veralteten Graugussklotzbremsen gegen K- oder LL-Sohlen innerhalb von 5 Jahren und setzen Sie sich für die Einführung des Programms „Besonders überwachtes Gleis (BüG) im

¹ TSI = Technische Spezifikation für Interoperabilität. Im Rahmen der Richtlinie 2001/16/EG über die Harmonisierung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wurden auf europäischer Ebene Emissionsgrenzwerte (TSI-Lärm) festgelegt. Die Lärmschutzanforderungen gelten für Lokomotiven, Triebzüge, Güterwagen und Reisezugwagen. In den "Technischen Spezifikationen" werden Grenzwerte für das Standgeräusch, Anfahrgeräusch, Fahrgeräusch und Innengeräusch im Führerstand von Bahnfahrzeugen festgelegt. Sinn und Zweck des TSI-Lärm ist es, für die erfassten Schienenfahrzeuge einheitliche Geräuschgrenzwerte, definierte Messverfahren sowie die Prozedur der Zertifizierung vorzugeben. Die TSI-Lärm gilt ab 2007. Ihr großer Mangel: Sie gilt nur für neues rollendes Material, alte Güterwagen und alte Lokomotiven können so laut sein wie sie sind, und das liegt oft 10 - 15 dB(A) über den Werten der TSI.

innerstädtischen Bereich ein, solange die Umrüstung nicht abgeschlossen ist?²

- 5 Verantwortlich für eine Minderung des Verkehrslärms ist primär der Verursacher.
- ▶ Setzen Sie sich für eine gesetzliche Regelung ein, die Verursacher des Bahnlärms zur Lärmsanierung ihres rollenden Materials innerhalb von 5 Jahren verpflichtet?
- 6 Ein marktwirtschaftlicher Anreiz zur Lärmsanierung von Altwagen sind lärmabhängige Trassenpreise.
- ▶ Setzen Sie sich für die umgehende Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen nach dem Bonus/Malus-System ein (wer leise fährt, zahlt weniger, wer laut fährt, zahlt mehr)?
- 7 Man muss damit rechnen, dass einige Unternehmen ihr rollendes Material trotz finanzieller Anreize nicht lärmsanieren.
- ▶ Befürworten Sie ein gesetzliches Fahrverbot für Lärmgüterwagen, die trotz angemessener Fristsetzung (7 Jahre) nicht lärmsaniert wurden (vgl. § 38 BImSchG)?
- 8 Körperschall-Emissionen schwerer Güterzüge können Gebäude erschüttern.
- ▶ Befürworten Sie eine Erweiterung des Sanierungsprogramms für Bestandsstrecken um den Erschütterungsschutz?

C Verbesserung der Rechtsposition von BahnanwohnerInnen

- 9 Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tag und bei 49 dB(A) in der Nacht, die Sanierungswerte dagegen liegen bei 70 dB(A) und 60 dB(A).
- ▶ Befürworten Sie eine gesetzliche Absenkung der Sanierungswerte auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte?
- 10 Zur Zeit wird Eisenbahnlärm nach einem Mittelungspegel berechnet.
- ▶ Befürworten Sie eine Revision des Mittelungspegels zugunsten einer Berücksichtigung von nächtlichen Spitzenpegeln wie bei Fluglärm?
- 11 Die derzeit in Schallgutachten ermittelten Schallpegel sind irreführend,

² "K" = "Komposit", "LL" = Low - Low", Bremssohlen aus speziellen Kunststoffmischungen, auch "Verbundstoffbremssohlen" genannt

indem ein "Schienenbonus" von 5 dB(A) abgezogen wird.

- ▶ Befürworten Sie die Streichung des "Schienenbonus" von 5 dB(A)?
- 12 Das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung ist "freiwillig".
- ▶ Befürworten Sie einen einklagbaren Rechtsanspruch von BahnanwohnerInnen auf Lärmsanierung, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden - ohne einschränkende Wirkung des Baujahres des Gebäudes?
- 13 Häufig verlangt die Wirtschaft nach Subventionen, wenn staatliche Umwelt-Auflagen zusätzliche Investitionen erfordern.
- Setzen Sie sich für eine Aufstockung des „freiwilligen“ Lärmsanierungsprogramms ein? Sind Sie für eine befristete Abschaffung der „Zwangsdividende“ der Bahn und der Verwendung der Mittel für Lärmschutz und Investitionen ins rollende Material, wie z. B. ein ergänzendes staatliches Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwagen (Finanzbedarf 500 - 600 Millionen €)?

D Bremenspezifische Forderungen

- 14 In einigen Wohnbereichen in Bremen gilt das "freiwillige" Lärmsanierungsprogramm des Bundes als abgeschlossen, in anderen noch in der Planung. In beiden Fällen bestehen Lücken im Lärmschutz. Das Programm ist unter Einbeziehung des Schienenbonus und vor der Planung des Jade-Weser-Ports entstanden.
- ▶ Befürworten Sie eine Neuauflage des Programms auf der neuen Datenbasis und ohne Schienenbonus auch für die schon abgeschlossenen Bereiche und dabei auch eine Schließung der Lärmschutzlücken in Bremen (je nach Situation: Lärmschutzwände, Gabionen, Schienenstegdämpfer, Lärmschutz an Gebäuden)?
- 15 Eine besondere Lärmquelle sind die zahlreichen Eisenbahnbrücken in Bremen.
- ▶ Befürworten Sie die Entdröhnung aller Eisenbahnbrücken in Bremen, wie z. B. die Weserquerung Neustadt - Stephaniequartier?
- 16 Die Werte der Schallpegel werden nicht durch Messungen, sondern durch Berechnung ermittelt.
- ▶ Befürworten Sie Lärm-Messstationen in Bremen, um die tatsächliche Belastung an Lärmschwerpunkten festzustellen?
- 17 Die Aufenthaltsqualität für Zugreisende im Hauptbahnhof leidet unter der

Lärmentwicklung durchfahrender Güterzüge.

- ▶ Befürworten Sie lärmindernde Maßnahmen im Hauptbahnhof (beispielsweise Gabionen, besohlte Schwellen)?
- 18 Wünschenswert wäre es, den Güterdurchgangsverkehr um Ortschaften herumzuleiten.
- ▶ Befürworten Sie die Wiederaufnahme der Diskussion über alternative Umgehungsstrecken für den Güterfernverkehr um Bremen herum im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, gegebenenfalls auch als Alternative zur umstrittenen Y-Trasse?
- 19 Teilen Sie die Auffassung, wonach die Menschen nur einer verträglichen Gesamtbelastung von Straßen- und Schienenlärm ausgesetzt werden dürfen (Lärmkontingentierung)?
- Begründung: an etlichen Stellen in Bremen ist die Lärmbelastung von allen Seiten und Verkehrsträgern enorm; nur eine Gesamtbetrachtung kann das Ausmaß der Beeinträchtigung der Bürgerinnen und Bürger deutlich machen und zu wirklich nachhaltigen Lösungen führen.*
- 20 Befürworten Sie, dass den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eine bessere und frühere Mitwirkung im Sinne des § 47 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm eingeräumt wird?
- 21 Setzen Sie sich dafür ein, dass auch für den Bahnlärm eine öffentlich tagende Lärmkommission eingerichtet wird?