



Sie sind angemeldet im Mitgliederbereich als

Meerbusch

Mitteilungen - Umwelt, Abfall und Abwasser

StGB NRW-Mitteilung 706/2014 vom 26.11.2014

Schutz vor Verkehrslärm an Schienenwegen

Bis zum Jahr 2020 will der Bund 152 Mio. Euro für die Umrüstung alter Güterwagen auf leisere Bremstechnik verwenden. Bis dahin sollen 80 % der Güterwagen umgerüstet sein. Ab 2020 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Im Sonderprogramm „Lärmschutz Schiene“ wurden 2014 zusätzlich 30 Mio. Euro bereitgestellt, die an besonderen Brennpunkten eingesetzt werden konnten. Dies teilte die Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen mit.

Der Lärmschutz an Schienenwegen wird in Deutschland im Wesentlichen durch drei Strategien verbessert. Neben den klassischen Lärmschutzmaßnahmen, die im Bau von Lärmschutzwänden bzw. niedrige, schienenennahe Schallschutzwände sowie Maßnahmen an den Gleisen selbst bestehen, wurde im Dezember 2012 das lärmabhängige Trassenpreissystem eingeführt. Die dritte Strategie ist die Förderung der Umrüstung von sog. Graugußbremsen hin zu leiseren Kunststoffverbundbremsen.

Die Förderung der Umrüstung von Güterwagenbremsen auf eine leise Bremstechnik wird bis zum Jahr 2020 mit insgesamt 152 Mio. Euro ausgestattet. Bis zum Jahr 2020 sollen 80 % der Güterwagen umgerüstet sein. Im Ergebnis soll eine Reduzierung des wahrgenommenen Lärms um die Hälfte erreicht werden. Im Jahr 2016 soll geprüft werden, ob mindestens die Hälfte der Güterwagen in Deutschland umgerüstet sind. Wenn das nicht der Fall sein sollte, sollen ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Nachfahrverbote geprüft werden.

Die Mittel für die Lärmsanierung von Strecken durch klassische Lärmschutzmaßnahmen in Form von niedrigen oder hohen Lärmschutzwänden sowie Schienenstegdämpfung der Gleise wurden von 100 Mio. Euro im Jahr 2013 auf 130 Mio. Euro in 2014 angehoben. Dabei handelt es sich jedoch um eine einmalige Aufstockung. In der mittelfristigen Planung bleibt es bei 120 Mio. Euro. Das BMVI informiert darüber, dass ab dem Jahr 2016 eine dauerhafte Erhöhung des Titels für Lärmsanierungsmaßnahmen auf 150 Mio. Euro angestrebt ist. Die Verwendung der Mittel soll dort priorisiert werden, wo die Wirkung besonders hoch ist.

Für die dritte Strategie, das lärmabhängige Trassenpreissystem, gibt das BMVI an, dass in der Fahrplanperiode 2013 ca. 3,7 Mio. Euro als Entgelt für sog. nicht leise Züge erhoben wurden. Diese werden im Laufe des Förderzeitraums einmal jährlich an die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschüttet, die einen Antrag auf Boni für umgerüstete (leise) Wagen gemäß Fördervoraussetzung der Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG gestellt haben.

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen einen Lärmzuschlag für die Verwendung nicht umgerüsteter Güterwagen zahlen, der umso höher ist, je höher die Anzahl der eingesetzten leisen Wagen ist. Der Lärmzuschlag betrug bis zum 31. Mai 2014 1 % der Trassenpreise. Derzeit beträgt der Zuschlag zum Trassenpreis 1,5 % und wird in der Fahrplanperiode 2014/2015 auf 2 % angehoben. Ab der Fahrplanperiode 2015/2016 soll der Zuschlag dann auf 2,5 % steigen. Derzeit liegt der Anteil an leisen Zügen bei ca. 8 % des gesamten Schienengüterverkehrs. Damit handelt es sich nach Angaben des BMVI um eine deutliche Steigerung gegenüber den Vorjahren.

Der Wortlaut der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen kann unter der Drucksachen-Nr. 18/3010 von der Internetseite des Deutschen Bundestages unter der Adresse <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/030/1803010.pdf> heruntergeladen werden.

In der Antwort der Bundesregierung sind weitere Informationen zur Anwendung bestimmter Mess- und Rechenverfahren (Umsetzung der Richtlinie „Schall 03“ sowie entsprechende ISO-Normen) enthalten. Darüber hinaus werden Aussagen zum Lärmschutz vor Geräuschen getroffen, die mit dem Eisenbahnbetrieb in Verbindung stehen (Warn- und Signaltöne, Ansagen und Ähnliches).

Einschätzung des StGB NRW

Die Verbesserung des Lärmschutzes an Schienenwegen ist für die Attraktivität der Wohn- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden, die direkt Anlieger von Güterverkehrstrassen sind, von existenzieller Bedeutung. Gerade angesichts der Verkehrsprognose, die für das Jahr 2025 einen Anstieg der Verkehrsleistungen im Personenverkehr von 72,6 Mrd. auf 91,2 Mrd. Kilometer vorsieht und im Bereich des Güterverkehrs einen Anstieg von knapp 92 Mrd. Tonnenkilometer auf knapp 152 Mrd. Tonnenkilometer, ist jede Verbesserung des Lärmschutzes zu begrüßen.

Az.: II gr-ko