



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Stadtverwaltung Mainz
Beigeordnete Katrin Eder

26. Sep. 2011 *ll*

weiter an: *17*

Vorzimmer	Nehrbaß	Scholz				
Erlедigt	Z.w.V.	R.	Entwurf	Kopie	gescannt	Z.d.A. <i>ll</i>
Termin:			Wvl.:			

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, IG 17,
Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

TEL +49 22899 305-0

FAX +49 22899 305-3225

Frau

Katrin Eder, Beigeordnete

Stadtverwaltung Mainz

Dezernat für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr

Postfach 38 20

55028 Mainz

maileingang@bmu.bund.de

17 - Umweltamt
www.bmu.de

4.10.11 Karte

Eing. 29. Sep. 2011 *ll*

00	01	02	z.K.	z.d.A.
00	01	02	03	04

CG.10.
U570

Zunahme des Schienenverkehrslärms durch wachsendes Güterverkehrsaufkommen

Ihr Schreiben vom 25.08.2011
Aktenzeichen: IG I 7 – 07023II

Hr. Jodice z. Vts.

Bonn, 22.09.2011

Sehr geehrte Frau Eder,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben, mit dem Sie die Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr in Mainz ansprechen und um Abhilfe bitten. Bundesminister Dr. Norbert Röttgen hat mich gebeten, Ihr an ihn gerichtetes Schreiben zu beantworten.

Für Ihr Anliegen habe ich großes Verständnis. Fast täglich erreichen das Bundesumweltministerium ähnliche Schreiben. In der dicht besiedelten und hoch industrialisierten Bundesrepublik Deutschland stellt der Verkehrslärm ein bedeutendes Umweltproblem dar.

Ich muss aber darauf aufmerksam machen, dass Ihr Schreiben an das Bundesumweltministerium nicht ganz den Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung entspricht. Zwar ressortiert das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit seinen Anforderungen zum Lärmschutz grundsätzlich beim Bundesumweltministerium. Für Rechtsvorschriften zum Schutz gegen Verkehrslärm ist jedoch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung federführend zuständig (siehe http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/VerkehrUndUmwelt/Laermschutz/laermschutz_node.html). Das Bundesumweltministerium nimmt im Verkehrsbereich lediglich die Zuständigkeit für die Umsetzung der fachübergreifenden Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und für das Fluglärmgesetz wahr, in dem es um bauliche Beschränkungen und baulichen Schallschutz geht. Über



Seite 2

diese Zuständigkeiten hinaus kann es sich im Ressortkreis nur für eine Verbesserung des Schutzes gegen Verkehrslärm einsetzen. Ich bitte daher um Verständnis, dass ich auf Ihr Schreiben nicht näher eingehen kann. Insoweit möchte ich anregen, dass Sie sich unmittelbar an das Bundesverkehrsministerium wenden. In grundsätzlicher Hinsicht darf ich aber zu dem Problem des Schienenverkehrslärms auf Folgendes hinweisen:

Die Bekämpfung des Verkehrslärms ist seit jeher ein Anliegen der Bundesregierung. Der Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode betont die Bedeutung des Lärmschutzes: „Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Wir wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten. [...] Bei bereits bestehenden Strecken wollen wir das Lärmsanierungsprogramm Schiene fortsetzen und intensivieren. Dazu wollen wir auch die Möglichkeiten des technischen Fortschritts bei Fahrzeugen nutzen.“ Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesverkehrsministeriums vom August 2009 nennt eine Minderung des Schienenverkehrslärms um 50 % (ausgehend von dem Stand 2008) an Lärmbrennpunkten bis 2020 als konkretes Ziel.

Die Schiene rückt auch deshalb in den Fokus, da aus umweltpolitischen Gründen eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die grundsätzlich umweltfreundlichere Schiene sinnvoll ist und angestrebt wird. Um dies ohne eine unangemessene oder gar gesundheitsschädliche Belastung der Bevölkerung realisieren zu können, besteht eine große Dringlichkeit zur Verringerung des Schienenverkehrslärms. Auch wenn an Lärmbrennpunkten zur akuten Lärmbekämpfung weiterhin auf konservative Maßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände gesetzt wird, besteht langfristig der effektivste und wirtschaftlichste Lärmschutz in einer Vermeidung und Verminderung der Geräusche gleich an der Quelle, d. h. durch Begrenzung der Geräuschemissionen am Fahrzeug und durch innovative Lärminderungsmaßnahmen am Gleis.

Im Schienenpersonenverkehr konnten bei der Lärminderung bereits gute Erfolge erzielt werden. Ein bedeutendes Problem stellt jedoch weiterhin der Schienengüterverkehr dar. Zusätzlich zu bestehenden gesetzlichen Vorgaben laufen derzeit verschiedene Programme und Bemühungen der Bundesregierung zur Lärminderung im Güterverkehr. Verschiedene Vorschriften und Maßnahmen werden im Folgenden aufgezeigt.

Seite 3

Verbindliche Regelungen, wenn auch auf unterschiedlicher Rechtsgrundlage, sind mit den Immissionsgrenzwerten und den Sanierungswerten definiert.

Für den Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen bestimmt die Verkehrslärmschutzverordnung (siehe http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/bimschv_16/gesamt.pdf) folgende Immissionsgrenzwerte, die nicht überschritten werden dürfen:

Gebietstyp	tags	nachts
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Für bestehende, nicht im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung ausgebaute Bundesfernstraßen und Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes greifen die auf haushaltsrechtlicher Grundlage laufenden Lärmsanierungsprogramme der Bundesregierung (z. B. Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster). Das Lärmsanierungsprogramm für den Schienenverkehr wurde 1999 gestartet. Es gelten die folgenden Sanierungswerte:

Gebietstyp	tags	nachts
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Die Regeln für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms sind in der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (siehe <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/33334/publicationFile/10982/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf>) des Bundesverkehrsministeriums festgelegt. Die Gestaltung der Maßnahmen zur Lärmsanierung richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Bei der Abstimmung zur Förderrichtlinie hat sich das Bundesumweltministerium dafür eingesetzt, dass bei der Abwägung und Entscheidung zwischen verschiedenen Maßnahmen die

Seite 4

Schutzwirkung aktiver Maßnahmen (z. B. Schallschutzwände und -wälle) stärker berücksichtigt wird.

Derzeit werden für die Lärmsanierung im Schienenverkehr jährlich knapp 100 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt. In den Jahren zwischen 1999 und 2010 wurden auf über 960 km Streckenlänge Schallschutzwände in einer Länge von 332 km und Schallschutzfenster in 43.850 Wohnungen gebaut.

Um an bestehenden Schienenwegen auch neue Möglichkeiten der Lärm-minderung auszuloten, sind aus Mitteln des Konjunkturpakets II von 2009 bis 2011 zusätzlich rund 100 Mio. Euro für innovative Maßnahmen am Gleis bereitgestellt worden. Mit diesem Geld werden gezielt die Erprobung und der Einsatz neuartiger Techniken zur Bekämpfung und Abschirmung von Lärm direkt an der Quelle gefördert. Beispiele für solche Maßnahmen sind der Einsatz von Schienenstegbedämpfern, die Brückenentdröhnung oder der Einbau hochelastischer Schienenbefestigungen. Die verfügbaren Mittel werden bevorzugt an hochfrequentierten Strecken mit hoher Lärmbe- lastung unter Berücksichtigung einer schnellen Umsetzbarkeit der Maßnah- men eingesetzt. Es wurde eine bundesweite Verörtung der Einzelvorhaben angestrebt und es werden repräsentative Bereiche unterschiedlicher bauli- cher und topografischer Situationen ausgewählt, um Erkenntnisse für einen späteren bundesweiten Einsatz zu gewinnen.

Zusätzlich zu immissionsseitig begründeten Maßnahmen werden seit 2006 Grenzwerte für die Geräuschemissionen von Neufahrzeugen im Eisenbahn- verkehr durch die Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität im Be- reich Lärm (TSI „Fahrzeuge – Lärm“; Entscheidung 2006/66/EG) europa- weit festgelegt. So darf z. B. das Fahrgeräusch eines Güterwagens mit einer durchschnittlichen Radsatzzahl pro Längeneinheit von bis zu 0,15/m bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h den Wert von 82 dB(A) für den A- bewerteten, äquivalenten Dauerschallpegel im Abstand von 7,5 m zum Gleismittelpunkt nicht überschreiten. Derzeit wird die TSI „Fahrzeuge – Lärm“ überarbeitet und die Grenzwerte werden an den fortschreitenden Stand der Technik angepasst.

Die TSI „Fahrzeuge – Lärm“ legt allerdings nur Grenzwerte für Geräusch- emissionen von Neufahrzeugen fest. Da Güterwagen jedoch eine durch- schnittliche Lebensdauer von 40 Jahren haben, wird die derzeitige Lärm- problematik stark durch den Bestand an Güterwagen bestimmt. Deshalb wurde im Jahr 2008 das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterver- kehr“ (siehe <http://www.leiser-gueterverkehr.de>) initiiert. Im Rahmen des



Seite 5

Pilotprojektes wird die Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen von Graugussbremssohlen auf lärmärmere Verbundstoffbremssohlen (K- oder LL-Sohlen), die bevorzugt auf dem besonders belasteten Schienengüterverkehrskorridor am Rhein eingesetzt werden, finanziell durch den Bund gefördert. Nach Notifizierung bei der EU-Kommission konnte die Förderrichtlinie Ende 2009 veröffentlicht werden und wurden inzwischen Förderanträge für mehr als 1.000 Güterwagen bewilligt.

Das Innovationsprogramm zielt auf die weitere Verbesserung und breitere Verfügbarkeit von Lärm mindernden Umrüslösungen (K- und LL-Sohlen) für klotzgebremste Güterwagen. Es wird angestrebt, die Kosten und Risiken der Entwicklung weiterer bzw. verbesserter Bremssohlentypen für die Umrüstung zu verringern und die Entwicklung zu beschleunigen. Ferner geht es darum, das Prozedere für die Zulassung umgerüsteter Wagen zu vereinfachen und insbesondere auch unbefristete Zulassungen für LL-Sohlen zu erhalten, um weitere Anreize für mögliche Antragsteller zu geben und Planungssicherheit zu gewährleisten.

Parallel dazu wird die Einführung eines nationalen lärmabhängigen Trassenpreissystems vorangetrieben. Damit soll bundesweit auf dem gesamten Streckennetz ein wirtschaftlicher Anreiz für die Umrüstung von Bestands-güterwagen auf lärm-mindernde Bremstechnik gesetzt werden. Am 5. Juli 2011 haben das Bundesverkehrsministerium und die DB Netz AG ein Eckpunktepapier unterzeichnet, welches ein laufleistungsabhängiges Bonusmodell lärmabhängiger Trassenpreise für die kommenden 8 Jahre mit paritätischer Finanzierung durch den Staat und den Bahnsektor vorsieht.

Um eine größtmögliche Anreizwirkung zu schaffen, ist nicht nur ein nationales lärmabhängiges Trassenpreissystem, sondern eine europaweit harmonisierte lärmabhängige Trassenpreisgestaltung wünschenswert. Ein erster Schritt in diese Richtung wird derzeit mit der Überarbeitung der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung unternommen.

Ein neues Instrument zur Bekämpfung des Verkehrslärms ist die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Entsprechend den Zielaussagen des Grünbuchs der EU-Kommission zur künftigen Lärmschutzpolitik geht die Richtlinie über einen sektoralen Ansatz zur Lärmbekämpfung hinaus. Strategisches Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist es, nicht nur die Belastung der Bevölkerung anhand von Lärmkarten für Ballungsräume und die Hauptverkehrsinfrastruktur transparent zu machen, sondern vor allem über die



Seite 6

Lärmaktionsplanung unter effektiver Mitwirkung der Öffentlichkeit die fachliche und politische Diskussion über die Realisierung wirkungsvoller Lärminderungsmaßnahmen voranzubringen. Das Bundesumweltministerium fördert eine breite Praxisanwendung der in nationales Recht umgesetzten EG-Richtlinie (§§ 47a ff. BImSchG) in Deutschland und tritt zugleich für eine anspruchsvolle Fortentwicklung der Richtlinie in Europa ein (siehe <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>).

Auf der Grundlage der in 2012 durchzuführenden strategischen Lärmkartierung in sämtlichen Ballungsräumen sowie an sämtlichen Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen soll eine umfangreiche Datenbasis gewonnen werden. Anliegen des Bundesumweltministeriums wird es sein, die Datenbasis für detaillierte Analysen über die Lärmbelastung in Deutschland und über Ansatzpunkte für wirkungsvolle Lärminderungsmaßnahmen zu nutzen. Die anschließende Aktionsplanung erfordert intensive Arbeiten an neuen Lösungen für die vielfältigen Lärmprobleme.

Ich bin mir bewusst, dass meine Antwort Sie nicht zufrieden stellt, weil ich Sie wegen konkreter Maßnahmen zum Schutz gegen Schienenverkehrslärm sowie Prognosen des Güterverkehrsaufkommens in Ihrer Stadt an das Bundesverkehrsministerium verweisen muss. Ich hoffe jedoch, Ihnen mit den obigen Informationen zumindest eine grundsätzliche Perspektive zur Verbesserung der Situation vermittelt zu haben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Dr. Feldmann