



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Stadtverwaltung Mainz  
Dezernat für Umwelt, Grün,  
Energie und Verkehr  
Frau Katrin Eder  
Postfach 3820  
55028 Mainz

17 - Umweltamt  
Klocke  
Eing. 31. Okt. 2011  
4. Ad.  
Klocke

00	01	12	Z.K.	Z.d.A.
00	01	22	03	04

Stadtverwaltung Mainz  
Beigeordnete Katrin Eder

26. Okt. 2011  
Klocke

weiter an: 17/167

Vorzimmer	Nehrbaß	Scholz			
Erfledigt	Z.w.V.	R.	Entwurf	Kopie	gesamt Z.d.A.
Termin:					

Dr. Jens Klocksin  
Leiter des Referates LA 18  
Lärmschutz Schiene, übergreifende  
Aufgaben im Schienenverkehr

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4180

FAX +49 (0)30 18-300-1484

Ref-LA18@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

**Betreff: Zunahme des Schienenverkehrslärms durch wachsendes  
Güterverkehrsaufkommen**

Bezug: Ihr Schreiben vom 25.08.2011  
Aktenzeichen: LA 18/5185.6/11/01483155  
Datum: Berlin, 24.10.2011  
Seite 1 von 3

Sehr geehrte Frau Beigeordnete,

Herr Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 25.08.2011, in dem Sie um eine nachhaltige Lärmmin- derung an den Schienenwegen, insbesondere den hoch belasteten Stre- cken in Mainz bitten. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölke- rung reduziert wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) strebt deshalb im Rahmen des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II bis 2020 an, die Belästigung durch den Schienenverkehrslärm an hoch belastete Strecken des Güterverkehrs um 50 Prozent zu minimieren.

Die Vermeidung des Schienenverkehrslärms ist ein wesentlicher Punkt für die Akzeptanz zunehmender Transporte auf der Schiene. Das BMVBS bekämpft den Schienenverkehrslärm mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes, dem Pilot- und Innovati- onsprogramm „Leiser Güterverkehr“ und innovativen Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Gleis.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden auf Grundlage der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ vom 07.03.2005 planerisch vorbereitet und finanziert. In dieser Förderrichtlinie hat das BMVBS Lärmpegel



Seite 2 von 3

als Grenzwerte festgesetzt. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Bearbeitung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms möglich. Zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen werden aus dem Bundeshaushalt dafür jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Für alle verbindlichen Maßnahmen zur Lärminderung gilt als Grundlage für die Lärmberechnung in Deutschland weiterhin das bisherige Recht. Dies umfasst im Bereich des Schienenlärms das Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes (16. BImSchV) und deren Anlagen.

Der effektivste Lärmschutz gerade für Bestandsnetzstrecken ist die Vermeidung des Lärms an der Quelle. Durch eine kontinuierliche Neubeschaffung der Güterwagen mit und die Umrüstung der Güterwagen auf die leise Verbundstoff-Bremssohle, ist es möglich, den Lärm bereits an der Quelle erheblich zu reduzieren.

Im Jahr 2008 hat das BMVBS das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ initiiert. Gegenstand sind das Pilotprojekt „Leiser Rhein“, die Umrüstung auf Verbundstoffsohlen sowie die Entwicklung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems.

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ verschafft die Möglichkeit, 5.000 vorhandene Güterwagen ab Jahresende 2011 auf sogenannte K- oder LL- Verbundstoffsohlen umzurüsten.

Auf Initiative des BMVBS wird Ende 2012 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt. Zentrale Punkte des lärmabhängigen Trassenpreissystems sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von 50 Prozent und maximal 152 Mio. Euro zum auszahlenden 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. 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.

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden 100 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II werden derzeit innovative Lärmschutztechniken am Gleis erprobt. Erfolgreiche Innovationen fließen dann 2012 in die Berechnungsvorschriften der 16. BImSchV ein und erweitern das Maßnahmenportfolio für den Lärmschutz.



Seite 3 von 3

Die Umsetzung des Lärmschutzprogramms in Mainz und die dabei verwendeten Verkehrsprognosen zeigen Folgendes:

Aus Richtung Westen bis zum Hauptbahnhof liegen die Zugzahlen der seinerzeit verwendeten Prognose 2010 des Bundesverkehrswegeplanes über denen der heute zu verwendenden Prognose 2025. Somit kann davon ausgegangen werden, dass der im Rahmen des LSP ermittelte Schallschutz für die Anwohner günstiger ausgefallen ist, als dies heute der Fall wäre. Allerdings war in diesem Bereich gemäß Richtlinie nur die Anwendung passiver Schallschutzmaßnahmen förderfähig.

In Richtung Mainz Süd – Mainz-Laubenheim fand ebenfalls die Prognose 2010 Anwendung. Allerdings konnte hier im Gegensatz zum vorgenannten Bereich aktiver Schallschutz umgesetzt werden, sodass unter Zugrundelegung der Lärmsanierungsgrenzwerte der Schallschutz als nachhaltig ausreichend bezeichnet werden kann.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag



Dr. Jens Klocksinn