

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Minderung des Schienenlärms an der Quelle

Jeder fünfte Bürger fühlt sich durch den Lärm des Schienenverkehrs gestört oder belästigt (Quelle: Umweltbundesamt 2004, „Umweltbewusstsein in Deutschland, 2004“). Schienenlärm wird weniger durch einen geschlossenen Geräuschpegel, sondern durch laute Einzelereignisse bestimmt. Lärmereignisse in der Nacht – insbesondere durch nächtliche Gütertransporte – führen zu Aufweckreaktionen, stören die Regenerationsphase des Körpers und stellen eine Gefahr für die Gesundheit der Betroffenen dar. Hier hat die Bahn, die in vielen Belangen ein umweltfreundliches Verkehrsmittel ist, ein massives Umweltproblem.

In diesem Zusammenhang kommt dem sog. Schienenbonus eine besondere Bedeutung zu. Als Ergebnis von sozialwissenschaftlichen Untersuchungen wurde im Jahr 1990 in die 16. Verordnung zum Bundesimmissionschutzgesetz ein Schienenbonus „zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs“ von 5 dB(A) aufgenommen, der von jedem gemessenen Schallpegel abgezogen wird. Damit gelten für Straßen- und Schienenverkehrslärm unterschiedliche Grenzwerte. Diese Regelung folgt der Annahme des Gesetzgebers, dass Anlieger an Schienenwegen durch Lärm weniger belastet werden als Anlieger an Straßen. Insbesondere wegen neuer Betriebsformen im Schienenverkehr (z. B. Hochgeschwindigkeitsverkehr, schnell fahrende Güterzüge, dichtere Zugfolge etc.), die sich nach Einführung des Schienenbonus entwickelt haben, ist dies aber kritisch zu überprüfen.

Bereits heute besteht ein großes Lärminderungspotential insbesondere durch den technischen Einsatz an der Quelle. So spielen die Bremssysteme von Güterwaggons bei der Geräuschentwicklung eine entscheidende Rolle. Verbundbremsen aus Kunststoff (sog. K-Sohlen) sind geräuscharmer und verursachen keine bzw. nur eine geringe „Verriffelung“ der Räder. Der Unterschied zwischen einem glatten und einem verriffelten Rad bei glatter Schiene kann bis zu 15 dB(A) ausmachen. Nach einer Faustformel kann man davon ausgehen, dass eine Steigerung um 10 dB(A) bereits als Verdoppelung der Lautstärke empfunden wird. Vor allem ältere Güterzüge sind aber zumeist noch mit den deutlich

lauteren Graugussklotzbremsen ausgestattet, die zudem Unebenheiten auf den Gleisen verursachen. Zudem könnten weitere Maßnahmen an den Güterwagen wie Radschallabsorber oder geräuschkämpfende Federungen Anwendung finden. Des Weiteren könnten leisere Loks (wie z. B. in Österreich) und Drehgestelle auch in Deutschland zum Einsatz kommen und erheblich zur Reduzierung der Lärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger beitragen.

Die Haushaltsmittel zur Lärmsanierung sind begrenzt. Verstärkt muss daher der Lärmschutz an der Quelle in Angriff genommen werden. Diese Maßnahmen sind darüber hinaus besser geeignet und effizienter als allein der Bau von Schallschutzwänden oder -fenstern. Dies wurde unter anderem im EU-Projekt STAIRRS (Strategies and tools to assess and implement noise reducing measures for railway systems) zwischen 1. Januar 2000 und 31. Dezember 2002 deutlich herausgearbeitet. Tatsächlich bestehen aber derzeit für die Bahnunternehmen außer Imagegründen keine Anreize für einen verstärkten Lärmschutz an der Quelle. Dagegen sind in anderen Ländern marktwirtschaftliche Konzepte wie z. B. die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen implementiert oder geplant. Auch in Deutschland könnte der Einsatz leiserer Fahrzeuge bei den Trassenpreisen nach den Bestimmungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EiBV) berücksichtigt werden. Die DB Netz AG will die gesetzliche Möglichkeit bislang aber nicht nutzen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse, die die Aufrechterhaltung des sog. Schienenbonus rechtfertigen?

Wenn ja, welche, wenn nein, hat sie entsprechende Studien in Auftrag gegeben?

2. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung in Bezug auf die Gesundheitsgefährdungen durch den Lärm nächtlicher Güterzüge vor, und rechtfertigen diese Erkenntnisse den sog. Schienenbonus auch in der Nacht?
3. Ist die Bundesregierung auch trotz veränderter Betriebsformen auf den Hauptschienenwegen (Hochgeschwindigkeitsverkehr, schnell fahrende Güterzüge, dichtere Zugfolge etc.) noch der Meinung, Anlieger an Schienenwegen würden durch einen gleichen Lärmpegel weniger belastet als Anlieger an Straßen?

Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

4. Teilt die Bundesregierung die von Bahnanliegern vorgetragene These, dass die Grenzwerte, auf die sich die Bundesregierung für die nunmehr nicht mehr realisierte Novelle des Fluglärmsgesetzes geeinigt hatte, aus Gründen des Gesundheitsschutzes auch auf den Schallschutz im Bahnverkehr übertragen werden müssen?

Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

5. Welchen Unterschied sieht die Bundesregierung in der Gesundheitsgefährdung durch sechs Einzelschallereignisse à 57 dB(A) in der Nacht, die durch überfliegende Flugzeuge oder durch vorbeifahrende Güterzüge verursacht werden?

Auf welche wissenschaftlichen Studien aktueller Lärmwirkungsforschung stützt sie sich bei diesem Vergleich?

6. Plant die Bundesregierung eine Abschaffung, eine Modifikation oder Überprüfung des sog. Schienenbonus?

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Motiv für die Beibehaltung des sog. Schienenbonus eine wesentliche Einsparung an Kosten für Lärmschutzmaßnahmen ist?

Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

8. Teilt die Bundesregierung die Meinung, dass die Lärmreduzierung an der Schallquelle vorrangig anzugehen ist und in Kombination mit Maßnahmen an besonders belasteten Strecken – wie dem Bau von Schallschutzwänden und -fenstern – die effektivste und kostengünstigste Methode zur Lärminderung darstellt?

Wenn ja, welche politischen Schlüsse zieht sie daraus?

9. Plant die Bundesregierung, das Schienenlärmsanierungsprogramm für die Finanzierung der Umrüstung von Schienengüterfahrzeugen (z. B. Nachrüstung der „K-Sohle“) zu öffnen?
10. Plant die Bundesregierung darüber hinaus Fördermaßnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle?
11. Welche europäischen Regelungen gibt es bezüglich des Lärmschutzes an der Quelle bzw. welche sind mit welcher Zeitperspektive in Vorbereitung?
12. Trifft es zu, dass nur etwa die Hälfte der auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen der DB-Tochtergesellschaft Railion gehören, die andere Hälfte sich im Besitz in- und ausländischer Waggonvermietgesellschaften oder Bahnunternehmen befindet?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass lärmabhängige Trassenpreise ein Weg sind, auch für diese Betreiber marktwirtschaftliche Anreize zu setzen, diese Waggon mit der „K-Sohle“ oder anderen Lärminderungsmaßnahmen wie Scheibenbremsen oder Radschallabsorber nachzurüsten, oder welche Alternative sieht die Bundesregierung, die Nachrüstung dieser Fahrzeuge zu beeinflussen?

13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, im Rahmen des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) Anreize für die Eigentümer von ausländischen Güterwagen zu setzen, diese mit der „K-Sohle“ oder anderen fahrzeugseitigen Lärmschutzvorrichtungen auszustatten?
14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass lärmabhängige Trassenpreise Anreize für den Kauf lärmärmerer Lokomotiven geben würden, wie sie etwa in Österreich oder der Schweiz im Einsatz sind?

Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

15. Hält die Bundesregierung das in der Schweiz praktizierte Verfahren, wonach lärmarme Schienenfahrzeuge durch einen Trassenpreisbonus belohnt werden auch auf Deutschland übertragbar?

Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

16. Wie beurteilt die Bundesregierung Pläne der Republik Österreich und des Königreichs der Niederlande, lärmabhängige Trassenpreise einzuführen, und welche Details sind ihr hierzu bekannt?
17. Ist der Bundesregierung die Studie über lärmabhängige Trassenpreise bekannt, die die Technische Universität Berlin für das niederländische Verkehrsministerium erstellt hat?

Wenn ja, wie beurteilt sie das Modell hinsichtlich einer möglichen Übernahme für das deutsche Schienennetz?

18. Hat die Bundesregierung Kenntnis von anderen Ländern, in denen die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen geplant ist?
Wenn ja, wie sehen die dortigen Konzeptionen aus?
19. Aus welchen Gründen lehnt die DB Netz AG bisher die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen ab?
Wie beurteilt die Bundesregierung die Stichhaltigkeit dieser Argumente?
20. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Änderung des § 6 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EiBV), wonach bei der Bemessung der Trassenentgelte die Emission der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden kann, dahin gehend, aus dieser Kann-Vorschrift eine Soll- oder Muss-Vorschrift zu machen?
Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 15. Juni 2005

Michael Kauch
Horst Friedrich (Bayreuth)
Birgit Homburger
Angelika Brunkhorst
Dr. Karl Addicks
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Dr. Werner Hoyer
Hellmut Königshaus

Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Max Stadler
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion