

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/3592 –**

Maßnahmen der Bundesregierung zur Umsetzung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II im Schienenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II vom 27. August 2009 enthält das Ziel, die Lärmbelästigung im Schienenverkehr um 50 Prozent bis zum Jahr 2020 zu reduzieren. Das bedeutet eine Minderung um 3 dB (A). Ein Schwerpunkt soll vor allem auf der Reduzierung des nächtlichen Güterverkehrs liegen.

1. Mit welcher Begründung strebt die Bundesregierung im Flugverkehr höhere Nachtsanierungsgrenzwerte an als im Schienenverkehr?

Ein derartiges Ziel der Bundesregierung besteht nicht. Verkehrslärm wird abhängig von der Lärmquelle und der Intensität, der Zeit und der Dauer unterschiedlich wahrgenommen. Hinzu kommt, dass die Situation hinsichtlich des aktiven und passiven Lärmschutzes bei den einzelnen Verkehrsträgern von internationalen Regelungen sowie den technischen Möglichkeiten mitbestimmt wird. Die jeweiligen Regelwerke tragen diesen Umständen Rechnung.

2. Plant die Bundesregierung andere Lärmemissionsgrenzwerte für neue und wesentlich umgestaltete Güterwagen als für ältere?

Wenn ja, welche Auswirkungen hat dies für die durchschnittliche Steigerung der Streckenbelastung?

Für eine Stärkung des Schienenverkehrs werden auf europäischer Ebene Anforderungen im administrativen und im technischen Bereich harmonisiert. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass eine Regelung für den Güterverkehr auf europäischer Ebene auch Aspekte eines verbesserten Lärmschutzes umfas-

sen sollte, um die Akzeptanz für den Ausbau des Schienenverkehrs zu stärken. Deshalb hat sich die Bundesregierung für die Einführung von Grenzwerten eingesetzt, die mit der Entscheidung der EU-Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (TSI Noise) für neue und wesentlich umgestaltete Güterwagen festgelegt worden sind. Dies erfasst bisher nicht die Bestandsgüterwagen, ermöglicht jedoch einen Einstieg in einen deutlich leiseren Güterverkehr. Die Bundesregierung beabsichtigt, sich bei der vollständigen Revision der TSI Noise ab 2011 für eine Fortschreibung entsprechend dem Stand der Technik einzusetzen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen lärmabhängiger Trassenpreise auf den Stundenmittelungspegel?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass eine lärmabhängige Differenzierung der Trassenpreise auch für bereits vorhandene Güterwagen Anreize zur Einhaltung der in der Antwort zu Frage 2 genannten Grenzwerte schaffen wird. Nach einem angemessenen Umrüstungszeitraum von Güterwagen auf leise Verbundstoff-Bremssohlen kann für Strecken mit maßgeblicher Güterverkehrsbelastung eine Lärminderung von bis zu 5 dB(A) erwartet werden. Dabei ist bezogen auf den Mittelungspegel zu berücksichtigen, dass es hierfür erforderlich wird, mehr als 80 Prozent der in Deutschland erbrachten Schienengüterverkehrsleistung mit leisen Güterwagen zu erbringen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die allein auf Mittelungspegel bezogenen Lärmschutzanforderungen die Lärmsituation nur unzureichend abbilden?

Die Mittelungspegel berücksichtigen bei ihrer Berechnung die relevanten Lärmereignisse wie Lautstärke, Dauer und Häufigkeit. Bei stärkeren und häufigeren Lärmereignissen sind auch die Mittelungspegel höher, wobei durch die energetische Mittelung laute Geräusche in besonderem Maße berücksichtigt werden. Deshalb ist die Bildung von Mittelungspegeln eine geeignete Entscheidungsgrundlage, um Prioritäten zu bilden und den Umfang von Schutzmaßnahmen zu dimensionieren. Wegen der potenziellen Störwirkungen einzelner Zugvorbeifahrten, insbesondere in der Nacht, sollen ergänzende Spitzenpegelkriterien weiter geprüft werden.

5. Plant die Bundesregierung, das Maximalpegelhäufigkeitskriterium wie im Flugverkehr auch im Schienenverkehr ergänzend einzuführen?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Prüft die Bundesregierung derzeit alternative Grenzwerte und Kriterien, die die Diskrepanz zwischen Mittelungspegel und Vorbeifahrtpegel oder auch Spitzenpegel wesentlich präziser abbilden?

Wenn ja, wann, welche und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur schrittweisen Reduktion des Schienenbonus?

Wenn ja, welche, mit welchem Ergebnis und in welchem zeitlichen Rahmen?

Die Koalitionsvereinbarung zwischen CDU, CSU und FDP sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärmcharakteristik der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Eine eindeutige Aussage zur Terminierung der schrittweisen Reduktion des Schienenbonus sowie zu deren Kosten kann zurzeit nicht getroffen werden.

