

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19476 –**

Mangelhafte Lärmschutzwände im Bereich der Bundesschienenwege

Vorbemerkung der Fragesteller

Für die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienenverkehrs in Deutschland ist der Umgang mit den Lärmemissionen entlang von Schienenwegen von entscheidender Bedeutung. Aus Sicht der Fragesteller sollte es Anspruch der deutschen Verkehrspolitik sein, die Umweltbelastung durch Schienenlärm auf ein nötiges Minimum zu begrenzen. Denn laut einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes fühlt sich aktuell über ein Drittel der deutschen Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm gestört oder belästigt (Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm#was-ist-schienenverkehrslarm>). Besonders betroffen sind dabei Menschen, die in der Nähe europäischer Güterverkehrskorridore, wie z. B. die Elbtal-Strecke oder die Mittelrheintrasse, wohnen. Einheitliche gesetzliche Regelungen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm gibt es in Deutschland gegenwärtig jedoch nicht. Während bei Neubaustrecken die rechtlichen Vorgaben aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung gelten, unterliegen bestehende Schienenstrecken keinen gesetzlichen Vorgaben. Der Bund stellt deshalb seit 1999 jährlich Mittel für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ bereit.

Vor gut einem Jahr wurden Berichte über Mängel an bereits installierten Lärmschutzwänden bekannt. So kamen verschiedene Gutachten zu dem Schluss, dass einige Lärmschutzwände nicht den Anforderungen entsprechen würden (Quelle: <https://www.welt.de/wirtschaft/article187877572/Deutsche-Bahn-Gutachten-schueren-Zweifel-an-Sicherheit-von-Schallschutzwaenden.html>). Demnach könnten einzelne Bauelemente durch den Sog vorbeifahrender Züge gelöst und dadurch in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Außerdem bestehe die Gefahr, dass manche Elemente komplett abgerissen und durch die Luft gewirbelt werden könnten, wodurch Züge beschädigt und im schlimmsten Fall auch Menschen gefährdet werden könnten. Laut Medienberichten wurden bei der Produktion der Elemente teilweise die Zulassungsbedingungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) nicht eingehalten. Weitere Tests sollen zu ähnlichen Ergebnissen gekommen sein.

1. Sind der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Berichte über mangelhafte Lärmschutzwände bekannt?

Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat sie daraus gezogen?

4. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus dem in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Gutachten der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen aus dem November 2019 gezogen?

Die Fragen 1 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es erfolgte eine gutachterliche Bewertung sowie die Abfrage bei der DB Netz AG als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu Schäden an Lärmschutzanlagen bei den Eisenbahnen des Bundes (EdB). Nach Auskunft der DB Netz AG gab es weder herstellbedingte Schäden noch vermehrten Verschleiß an Lärmschutzwandelementen.

Die Klärung des Sachverhaltes bestätigte, dass die durchgeführten Bauteiltests nicht praxisgerecht und abweichend von den Prüfvorschriften durchgeführt wurden. Die Ergebnisse der Analysen von Convex und der Technischen Universität Graz zu den Lärmschutzelementen wurden vom Sachverständigenausschuss des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) überprüft.

Diese gutachterliche Bewertung des EBA fußt auf den vom EBA angeordneten zusätzlichen Zulassungsversuchen und Untersuchungen aus dem Jahr 2015, in denen Lärmschutzwandelemente eingehend hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Ermüdungsfestigkeit überprüft wurden. Diese Versuche wurden positiv abgeschlossen. Die Untersuchungsmethoden sowie die Versuchsauswertung und die Auswertung der Versuchsergebnisse wurden verglichen. Gutachterlich wurde festgestellt, dass weder die Versuche, die nicht den einschlägigen Vorgaben des Zulassungsverfahrens entsprechen, noch die darauf aufbauende Bewertung zur Ermittlung der wesentlichen Eigenschaften und Widerstandswerte der Elemente aussagekräftige Ergebnisse liefern. Die durch das EBA initiierte Überprüfung hat weiterhin bestätigt, dass kein Handlungsbedarf besteht.

Das EBA hat festgestellt, dass es zu Abweichungen bei der bahninternen Qualitätsüberwachung kam. Zur Vermeidung von zukünftigen Fehlern bei der Überprüfung von Lärmschutzwandelementen durch die DB Netz AG bedarf es einer Optimierung der bahninternen Vorgaben. Aufgrund des netzweiten Einsatzes von Lärmschutzwandelementen ist durch die DB Netz AG prozessual sicherzustellen, dass die Beprobungen dieser Elemente im Zuge der bahninternen Qualitätsüberwachung entsprechend den Vorgaben aus dem Zulassungsverfahren erfolgen. Das EBA steht diesbezüglich im Kontakt zur DB Netz AG.

2. Welche konkreten Maßnahmen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG (DB AG) anlässlich der Berichte über defekte Lärmschutzwände angeordnet?

Nach Auskunft der DB AG wurden interne Analysen über Schäden an Lärmschutzwänden bei der DB Netz AG durchgeführt. Bei diesen Tests wurden jedoch keine Auffälligkeiten an Wänden festgestellt, die nach der Einführung des neuen Zulassungsverfahrens (2010) errichtet wurden. Die Hinweise haben sich für aktuell erstellte Lärmschutzwände nicht bestätigt. Vielmehr handelt es sich bei den beschädigten Wänden, um Bauteile, die vor Einführung des neuen Zulassungsverfahrens verbaut wurden.

3. Wie viele Studien wurden im Auftrag der DB AG zur Prüfung der Qualität von Lärmschutzwänden in den vergangenen zehn Jahren erstellt?

Haben sich daraus Hinweise auf Qualitätsmängel ergeben?

Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung daraus gezogen?

Nach Auskunft der DB AG werden Lärmschutzwände bei der Zulassung und Zulassungsverlängerung turnusmäßig überprüft sowie bei der Inspektion alle drei Jahre inspiziert. Die Prüfung der Qualität wird durch das Zulassungsverfahren, die herstellerbezogene Produktqualifikation (HPQ), die Fremdüberwachung durch unabhängige Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstellen und die turnusmäßigen Inspektionen alle drei Jahre sichergestellt. Bei diesen Untersuchungen lagen keine Abweichungen bei den Produkten vom Standard der Zulassung vor.

5. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände weisen derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung Mängel auf und müssen saniert bzw. abgebaut und neu errichtet werden?

Welche Kosten entstehen dadurch voraussichtlich?

Nach Auskunft der DB AG sind zwischen den Jahren 2020 und 2034 derzeit 11 km Lärmschutzwände zur Erneuerung angemeldet sind. Hierbei handelt es sich um Wände, die ihre Nutzungsdauer erreicht haben. Diese Wände weisen keine sicherheitsrelevanten Schäden auf und sind für die vorgesehene Belastungen entsprechend ausgelegt.

6. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände mussten in den vergangenen zehn Jahren aufgrund übermäßigen Verschleißes vorzeitig repariert oder ausgetauscht werden, und welche Kosten sind dadurch entstanden?

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass verwendete Lärmschutzwände eine kürzere Lebensdauer haben als vom Hersteller angegeben?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vom EBA zugelassene Lärmschutzwandelemente werden für eine Nutzungsdauer von 50 Jahren bemessen und ausgelegt. Herstellbedingte Schäden oder vermehrter Verschleiß sind bei diesen Lärmschutzwandelementen nicht bekannt.

8. Auf welchen Grundlagen werden Zulassungen von Lärmschutzwänden an Schienenwegen der DB AG erteilt?
9. Welche Anforderungen hat die DB AG an Lärmschutzwände neben Schienenwegen hinsichtlich Material, Lebensdauer und Lärmreduzierung?
10. Unterscheiden sich die Anforderungen der DB AG und des EBA an Lärmschutzwände neben Schienenwegen?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Verwendbarkeitsnachweis für Lärmschutzwandelemente als Produktzulassung in Deutschland erfolgt durch das EBA auf der Grundlage des Leitfadens für die Planung, Durchführung und Auswertung von Versuchen für Wandelemente von Lärmschutzwänden (habrufbar unter: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/Ingenieurbau/21_leitfaden_laermschutzwaeende.pdf?__blob=publicationFile&v=5). Dieser Leitfaden regelt die Anforderungen im Rahmen des Zulassungsverfahrens des EBA im Einsatzbereich der EdB. Die vom EBA bauaufsichtlich eingeführten Technischen Baubestimmungen und statisch-konstruktive Aspekte werden berücksichtigt.

Die Anforderungen der DB Netz AG ergeben sich aus Modul 5501 zur DB-Richtlinie 804. Dieses bahntechnische Regelwerk ist mit dem EBA abgestimmt und durch das EBA bauaufsichtlich für den Bereich der EdB eingeführt. Derzeit sind Lärmschutzwandelemente aus Beton, Aluminium sowie transparente Elemente, bestehend aus einem mit dem Element PMMA ausgefachten Aluminiumrahmen, zugelassen. Materialunabhängig sind sie für eine Nutzungsdauer von 50 Jahren zu bemessen und auszulegen.

Hinsichtlich ihrer lärmreduzierenden Anforderungen müssen Lärmschutzwände die Maßgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfüllen. Die Berechnung erfolgt gemäß Richtlinie „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“. Die Nachweise werden nach DIN EN ISO 10140-2, Messung der Schalldämmung von Bauteilen im Prüfstand und der DIN EN ISO 354, Messung der Schallabsorption im Hallraum durchgeführt und im Rahmen des Zulassungsverfahrens unabhängig geprüft.

11. Wie wird die tatsächliche Lärmreduzierung durch Schallschutzwände an Schienenwegen praktisch überprüft?

Die erforderliche Lärmreduzierung von Schallschutzwänden an Schienenwegen ist gesetzlich geregelt. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sieht die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten vor und definiert ein Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels am Immissionsort. Durch geeignete Maßnahmen, etwa eine Schallschutzwand, wird der Immissionswert in der Berechnung positiv beeinflusst, solange bis die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind.

12. Wie wird die Qualität der errichteten Lärmschutzwände nach Fertigstellung überprüft?
13. Wie oft und nach welchen Vorgaben wird der Zustand der existierenden Lärmschutzwände überprüft?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuständigkeitsbereich des EBA finden sich die Regelungen zu den Inspektionen in der Modulreihe 800 der Richtlinie 804 der DB Netz AG. Lärmschutzwände sind regelmäßig alle drei Jahre durch den Leiter der anlagenverantwortlichen Stelle bzw. durch seinen befähigten Vertreter zu untersuchen. Zusätzlich werden Lärmschutzanlagen vor ihrer Inbetriebnahme sowie vor Ablauf der Gewährleistungsfrist untersucht (M 804.8001A02, M 804.8004).

14. In welcher finanziellen Höhe sind in den vergangenen zehn Jahren Schäden an Infrastruktur und Zügen der DB AG aufgrund defekter Lärmschutzwände entstanden?

Nach Auskunft der DB AG wurden die vereinzelt Schäden, die in den letzten zehn Jahren durch Lärmschutzwände entstanden sind, durch die Regelinstandhaltung beseitigt. Die finanzielle Höhe ist mangels gesonderter Erfassung nicht bezifferbar.

15. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, nach denen Auftragnehmer zur Errichtung von Lärmschutzwänden an Schienenwegen auf Qualitätsmängel beim verwendeten Material hingewiesen haben?

Falls ja, welche Schlüsse hat die Bundesregierung daraus gezogen?

Nein.

