

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Dr. Christopher Gohl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31307 –**

Lärmschutz an der BETUWE-Linie

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schiene kann einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, das wachsende Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr aufzufangen. Hierfür ist allerdings die Akzeptanz der Bürger und Kommunen notwendig – besonders beim Thema Lärmschutz. Eine Konfrontation in diesem Zusammenhang wird die Akzeptanz der Bahn senken.

Für das Jahr 2020 hatte die Bundesregierung als Ziel des Lärmschutzes an Schienenwegen die Halbierung der Belästigung an hoch belasteten Strecken formuliert (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-de-r-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile). Das war nach Ansicht der Fragesteller ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Aufgrund einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) werden Verstöße momentan allerdings nicht mit Sanktionen geahndet.

Schließlich soll der Lärmschutz an allen besonders belasteten Strecken im Jahr 2050 gegeben sein (<https://gruen.deutschebahn.com/de/dialog/veroeffentlichungen/laermschutzbericht2020/laermschutzziel>). Viele der heute Betroffenen werden das womöglich nicht mehr erleben. Deswegen ist es entscheidend, dass verfügbare Innovationen in Sachen Lärminderung zügig in der Praxis angewandt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bund hat seit Einführung der freiwilligen Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes insgesamt über 1,6 Mrd. Euro in den stationären Lärmschutz investiert. Dabei wurden bereits ca. 2 000 Kilometer Bahnstrecke lärmsaniert. Um die Lärmsanierung noch wirksamer zu machen, wurden im letzten Jahrzehnt mehrfach die Auslöse-werte für die Lärmsanierung an den Strecken der Eisenbahnen des Bundes gesenkt. Nach den Absenkungen in den Jahren 2015 und 2016 um 5 bzw. 3 dB(A) erfolgte mit Jahresbeginn 2021 eine weitere Absenkung um 3 dB(A). Das bedeutet eine Absenkung um insgesamt 11 dB(A).

Einen weiteren bedeutenden Beitrag zum Lärmschutz leistete die Umrüstung der Güterwagen von lauten Bremssohlen aus Grauguss auf leisere Verbundstoffsohlen - mit dem Ergebnis der Lärmreduzierung um 10 dB(A). Das entspricht der Halbierung des empfundenen Lärms. Seit Ende 2020 fahren 100 Prozent der auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen. Diese positive Entwicklung ist nicht zuletzt das Ergebnis des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2012 eingeführten lärmabhängigen Trassenpreissystems (IaTPS). Seit dem Inkrafttreten des 2017 beschlossenen Schienenlärmschutzgesetzes zum Fahrplanwechsel 2020/2021 dürfen laute Güterzüge grundsätzlich nicht mehr auf dem deutschen Netz fahren.

1. Ist die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung erreicht worden?
 - a) Wenn ja, mit welchen Methoden wurde dies nachgewiesen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
2. Wie viele Güterwaggons erreichen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht die angestrebte Lärminderung um zehn weitere Dezibel (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
5. Wie viele Güterwaggons von ausländischen Bahnbetrieben auf innerdeutschen Relationen erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung die heimischen Lärmschutzziele?
6. Wie wird das Einhalten des Lärmschutzes von ausländischen Bahnbetrieben auf innerdeutschen Relationen nach Kenntnis der Bundesregierung überprüft?
7. Was hat diese Überprüfung bisher ergeben?

Die Fragen 1, 2 sowie 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Ziel der Halbierung des Bahnlärms bis 2020 wurde durch Förderung, Anreize und ordnungspolitische Maßnahmen erreicht.

Der Stand der Umrüstung lauter Güterwagen auf leise Bremssohlen wird seit Ende 2016 kontinuierlich evaluiert. Die nachfolgende Tabelle zeigt das fortgeschriebene Evaluierungsergebnis zum Stand 30. Juni 2021. Daraus wird ersichtlich, dass 100 Prozent der auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen fahren. Dies wurde unter anderem durch das 152 Mio. Euro starke Förderprogramm des BMVI „Umrüstung lauter Güterwagen auf leise Bremssohlen“ erreicht.

	DB Cargo ⁵	VPI-Wagenhalter	ausländische Wagenhalter ⁶	Summe
Anzahl der in Deutschland verkehrenden Güterwagen ¹				183.000
Bestand TSI-konformer Wagen lt. EBA Register ²	64.591	77.731	4.278	146.600
Bestand TSI-konformer Wagen in den Nachbarstaaten ³	31	23.089	14.647	37.767
weiterer Bestand leiser Wagen per 30.12.2020 ⁴	401	4.126	5.554	10.081
Summe leiser Wagen	65.023	104.946	24.479	194.448
Quote bei 194.448 leisen Wagen per 30.06.2021 bezogen auf 183.000 Wagen, die in Deutschland Verkehrsleistung erbringen				100%⁷

¹ lt. Eckpunktevereinbarung laTFS 2011

² Bestand aktiver Güterwagen mit D, K, LL-Sohlen lt. NVR und URR; Aufteilung auf DB, VPI, Ausländer; Stand 01.03.2021

³ Bestand aktiver Güterwagen (Baujahr 2009 und jünger) der Länder CZ, AT, DK, CZ, SVK, IT, CH, FR, LUX, BE und NL lt. ECVVR (Stand 07.2020), PL lt. ECVVR (Stand 01.2020), gewichtet gem. grenzüberschreitenden Verkehr nach DE (lt. Eurostat, Istat), Stand 07/2020

⁴ nicht bzw. noch nicht in den Registern abgebildete leise Wagenbestände (z.B. umgerüstet aber keine Zuwendung beantragt) nach Auskunft der Wagenhalter an das EBA, Stand 30.12.2020

⁵ DB Cargo einschl. 100% DB Cargo Tochtergesellschaften im In- und Ausland, sowie DB AG Tochterunternehmen DB Bahnbau, DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Fahrwegdienste, DB Fernverkehr, DB Mobility Logistics, DB Intermodal Services, DB Netz, DB Regio und DB Cargo Logistics (einschl. ehemalige DB Schenker Nieten)

⁶ umfasst im Registerbestand auch < 150 TSI-konforme Wagen deutscher Halter die nicht VPI-Mitglied sind

⁷ Anteil der leisen Wagen liegt bei 106,3% und übersteigt damit die für die Transportleistung auf dem deutschen Netz benötigte Anzahl von leisen Güterwagen

Seit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 gilt zudem das im Schienenlärmschutzgesetz geregelte Fahrverbot für laute Güterwagen. Der Betrieb von Güterwagen, die nicht den Grenzwerten der TSI Lärm entsprechen, ist auf dem deutschen Schienennetz seit dem 13. Dezember 2020 grundsätzlich untersagt. Im Gelegenheitsverkehr dürfen diese Güterwagen weiterfahren, wenn sie die zulässigen Lärmemissionswerte bei reduzierter Geschwindigkeit nicht überschreiten.

Um den Erfolg der Aktivitäten der Bundesregierung zur Lärmreduzierung zu überwachen, betreibt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) seit November 2019 bundesweit 19 Lärmmessstationen entlang des Schienennetzes des Bundes, die etwa zwei Drittel des Schienengüterverkehrs in Deutschland erfassen. Mit diesen Messstellen lassen sich in Verbindung mit statistischen Auswertungen mittel- und langfristige Trends der Lärmentwicklung in der Fläche ermitteln. Der Jahresbericht zum Lärmmonitoring 2020 (abrufbar unter: <https://www.laerm-monitoring.de/Jahresbericht>) stellt fest, dass „auch die Ergebnisse des Lärm-Monitorings belegen, dass bereits im Dezember 2020 fast alle Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgestattet waren“.

Vor dem Hintergrund des Schienenlärmschutzgesetzes, der Evaluierungsergebnisse und der Ergebnisse des Lärmmonitorings geht die Bundesregierung davon aus, dass alle auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen die angestrebte Lärminderung um 10 dB(A) erreicht haben.

3. Welche Anzahl an Güterwaggons wird als Berechnungsgrundlage für die Lärminderung herangezogen?
4. Werden Güterwaggons, die umgebaut oder repariert sind oder deren Nutzung ausgesetzt ist, in die Berechnungsgrundlage für die Lärminderung einbezogen?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Zur Vorbereitung des laTFS haben das BMVI und die Deutsche Bahn AG im Juli 2011 eine Eckpunktevereinbarung geschlossen, wonach von einem wirtschaftlich zur Umrüstung in Frage kommenden Wagenbestand von etwa 183 000 auf dem deutschen Schienennetz ausgegangen wird. Grundlage waren die im Jahresdurchschnitt gefahrenen Trassenkilometer im nationalen und internationalen Verkehr.

Die tatsächliche Anzahl der in Deutschland verkehrenden Güterwagen wird nicht zentral erfasst. Die DB Netz AG erfasst die Verkehrsleistung in Trassenkilometern.

Güterwaggons, die umgebaut, repariert oder deren Nutzung ausgesetzt ist, wurden nicht gesondert betrachtet.

8. Welches Bezugsjahr wurde für die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 angeführt?

Bezugsjahr für die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 ist das Jahr 2008.

9. Wie wird die Zahl der durch Bahnlärm belasteten Anwohner nach Kenntnis der Bundesregierung berechnet?

Die Zahl der von Schienenlärm belasteten Anwohnerinnen und Anwohner wird alle fünf Jahre über die Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG bestimmt.

Zuständig für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes ist das EBA gem. § 47e Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c BImSchG sind in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) konkretisiert. Aufgrund der Einführung der vereinheitlichten EU-Berechnungs- und Bewertungsmethode CNOSSOS sind seit dem 31. Dezember 2018 in der Lärmkartierung neue Berechnungsverfahren anzuwenden. Dabei ist die durch CNOSSOS vorgegebene „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ anzuwenden.

10. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Innovationszeitraum für lärmindernde Innovation im Bahnverkehr, z. B. für Flüsterbremsen?
11. Wie ist der Zeitraum, bis Innovationen zur Lärminderung im Bahnverkehr Anwendung finden?
12. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung der Einzug von Innovationen zur Lärminderung im Bahnverkehr beschleunigt werden?

Die Fragen 10, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung, Einführung und Nutzung von Innovationen zur Lärminderung im Bahnverkehr liegt prioritär in der unternehmerischen Verantwortung der Wagenhalter und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen sowie der Bahnindustrie.

Die Bundesregierung unterstützt diese Prozesse. Beispielhaft seien die Auftragsforschungsprojekte des BMVI zum „Innovativen Güterwagen“ (2016 bis 2019) und zur Digitalen Automatischen Kupplung (Migrationsstudie 2019/20; DAK-Demonstrator seit 2020) genannt.

Um die Forschung und Innovation zu befördern, hat die Bundesregierung in 2018 das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung mit Sitz in Dresden gegründet.

13. Finden nach Kenntnis der Bundesregierung Prognosen für zusätzlichen Verkehr aufgrund des Deutschland- und Europataktes auf der Strecke Oberhausen – Emmerich bei der Berechnung der Lärmbelastung Anwendung?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Berechnung der Lärmbelastung erfolgt im Rahmen der Lärmkartierung auf der Grundlage des Vorjahresfahrplanes. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen. Die Verkehrsprognose 2030, die auch den Planungen zum Deutschlandtakt zugrunde liegt, dient dagegen als Grundlage für die Berechnung und Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung an den Schienenwegen des Bundes.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.