

15.04.11

Beschluss

des Bundesrates

EntschlieÙung des Bundesrates zur Verminderung des Bahn- lärms

Der Bundesrat hat in seiner 882. Sitzung am 15. April 2011 die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefasst.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Verminderung des Bahnlärms

1. Der Bundesrat begrüßt die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II verankerte Absicht der Bundesregierung, den Schienenverkehrslärm gegenüber dem heutigen Niveau bis zum Jahr 2020 um 10 dB(A) zu senken und damit praktisch zu halbieren.
2. Der Bundesrat sieht in der Umrüstung der Bestands Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen einen zentralen Beitrag zur Lärmverminderung an der Quelle. Er bittet die Bundesregierung, gegenüber der europäischen Kommission darauf hinzuwirken, dass in der europäischen TSI-Lärm, die bisher nur Lärmgrenzwerte für neue und umgebaute Fahrzeuge enthält, auch Grenzwerte für Bestandsfahrzeuge festgelegt werden.
3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die von ihr angekündigte Einführung lärmabhängiger Trassenpreise schnellstmöglich zu verwirklichen, um einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen. Der Bundesrat verweist insofern auf seinen Beschluss vom 24. September 2010 zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (BR-Drucksache 553/10 (Beschluss)). Er bittet den Bund, das Eisenbahn-Bundesamt in die Lage zu versetzen, die erforderlichen technischen Prüfungen für die Umrüstung der verschiedenen Fahrzeugtypen unverzüglich durchzuführen und die Genehmigungen zu erteilen.
4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in einem ersten Schritt für einen besseren Schutz den Schienenbonus in der Nacht zu streichen und zu prüfen, ob neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann, um die Realität besser abzubilden und um die Gefahr gesundheitlicher Schäden an besonders hoch belasteten Strecken zu vermin-

dern. Die Lärmsanierungsgrenzwerte an Schienenwegen sind im Übrigen stufenweise abzusenken. Des Weiteren sind ordnungsrechtliche Maßnahmen vorzubereiten, um auch diejenigen lauten Fahrzeuge zu erreichen, die trotz Einführung eines lärmabhängigen Schienenbonus sonst nicht umgerüstet würden.

5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, eine Befugnis für das Eisenbahn-Bundesamt zu schaffen, um Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen zu treffen. Das Eisenbahn-Bundesamt soll neben der Lärmkartierung an Eisenbahnstrecken des Bundes dort auch mit der Aufgabe der Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) betraut werden.

Begründung:

Zu 1.:

Das Ziel der Bundesregierung, den Schienenverkehrslärm in der nächsten Dekade zu halbieren, wird ausdrücklich unterstützt. Die Bundesregierung verfolgt seit mehreren Jahren für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes eine Politik zur Verminderung des Lärmproblems. Die Bevölkerung insbesondere an den Hauptabfahrstrecken ist jedoch in Sorge, dass damit allenfalls die zusätzlichen Lärmbelastungen auf Grund des mittel- und langfristig weiter wachsenden Güterverkehrs gemildert werden können. Intensivere Anstrengungen sind daher dringlich.

Zu 2.:

Bei der Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen handelt es sich auch um ein erklärtes, allerdings noch unverbindlich verankertes Ziel der Kommission. Es wäre im Interesse einer aktiven Lärmschutzpolitik konsequent, wenn sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine konkrete, zeitlich gestaffelte verbindliche Einführung von Lärmgrenzwerten für Bestandswagen in der TSI-Lärm einsetzen würde, wie sie derzeit für neu in den Verkehr zu bringende Fahrzeuge gelten.

Zu 3.:

Unabhängig von Regelungen in der TSI-Lärm ist es bereits jetzt möglich, die Nutzung leiser Güterwagen über den nationalen Trassenpreis durch einen Bonus zu belohnen und damit für die Halter der Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Anreiz zur freiwilligen Umrüstung zu schaffen. Dieser Weg muss jetzt schnell mit einem möglichst einfachen und wenig bürokratielastigen Erfassungsverfahren entsprechend dem Beispiel der Schweiz und der Nieder-

lande gegangen werden. Dazu sollte der Bund das von ihm im Jahr 2010 beauftragte und inzwischen fertig gestellte Fachgutachten zur Verfügung stellen. Ergänzend ist es erforderlich, dass nun endlich auch die der Umrüstung notwendigerweise vorausgehenden technischen Prüfungen und Genehmigungen durch das Eisenbahn-Bundesamt kurzfristig erfolgen.

Es ist im Übrigen zu bedauern, dass das Umrüstprogramm des Bundes für 5 000 Güterwagen erst zu Anträgen für die Förderung von 1 250 Güterwagen geführt hat und damit sehr schleppend vorankommt.

Zu 4.:

Seit Jahren steht der bisher in der 16. BImSchV verankerte Schienenbonus (5 dB(A)) zusammen mit dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung vor allem des nächtlichen Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit nicht realitätsnah erfasst wird. Auf Grund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre besteht für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Geräuschbewertung. Da ein besserer Gesundheitsschutz beim Güterverkehrslärm insbesondere in der Nacht vordringlich ist, ist es geboten, den Schienenbonus in einem ersten Schritt zu streichen und zu prüfen, ob zusätzlich zum Dauerschallpegel Spitzenschallpegel für die Nacht eingeführt werden können. Dies würde auch dazu dienen, dass Umrüstentscheidungen seitens der Wagenhalter befördert werden. Die Absenkung um mindestens 10 dB(A) bis zum Jahr 2020 kann nur erreicht werden, wenn die Güterwagen praktisch vollständig umgerüstet sind. Soweit dies trotz der Anreize durch lärmabhängige Trassenpreise nicht gelingt, sind ordnungsrechtliche Maßnahmen bis hin zu nächtlichen Einschränkungen bzw. ein Malussystem für laute Fahrzeuge erforderlich.

Im Jahr 2010 sind bereits die Lärmsanierungsgrenzwerte für Straßenverkehrslärm in einem ersten Schritt abgesenkt worden. Entsprechend sind die Werte beim Schienenverkehrslärm anzupassen.

Zu 5.:

Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gegenwärtig im Wesentlichen auf Verkehrs-, Wettbewerbs- und Sicherheitsaspekte beschränkt. Im Unterschied zum übrigen Verkehrsrecht enthält das AEG keine Anforderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz oder zu anderen Umweltbereichen.

Die Geltung anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften, etwa des BImSchG, heilt dieses Defizit nicht, so dass bei dem bestehenden hohen Sanierungsbedarf unter anderem im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung die Schaffung entsprechender Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes unabdingbar notwendig ist. Beispielsweise ist durch eine generelle Verpflichtung zur Schienenpflege aus Lärmschutzgründen eine kurzfristige Lärmentlastung erreichbar, wie es beim "besonders überwachten Gleis" durch frühzeitiges Schienenschleifen bei Neu- und Ausbaustrecken regelmäßig praktiziert wird.

Eine Lärmaktionsplanung durch die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständige Behörde kann nur das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes abbilden und ist deshalb unzweckmäßig. Bei einer Aufgabenübertragung der Lärmaktionsplanung auf das Eisenbahn-Bundesamt durch die Änderung des § 47e BImSchG kann das Instrument Lärmaktionsplanung mit dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes verzahnt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt kann so ein übergreifendes Konzept für die Lärminderung an hoch belasteten Schienenwegen entwickeln. Die Kommunen oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen werden von unnötiger Bürokratie entlastet.