

Antrag

der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Lärmschutz im Schienenverkehr verbessern – Marktwirtschaftliche Anreize nutzen, Schienenbonus überprüfen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Verkehrslärm ist ein zentrales Umweltproblem. Dauerhafter Lärm gefährdet die Gesundheit. Auch beim Güter- und Personenverkehr auf der Schiene besteht noch Nachholbedarf, wenn es darum geht, den Lärm und seine Auswirkungen zu reduzieren. Etwa 20 Prozent der deutschen Bevölkerung fühlen sich durch Schienenverkehrslärm belästigt, etwa ein Viertel davon schwer. Schienenlärm wird weniger durch einen geschlossenen Geräuschpegel als durch laute Einzelereignisse bestimmt. Insbesondere in der Nacht beeinträchtigen Aufweckreaktionen, beispielsweise verursacht durch nächtliche Gütertransporte, die Regenerationsphase des Körpers – mit erheblichen Gefahren für die Gesundheit.

An bestehenden Schienenwegen besteht ein besonders hoher Bedarf an Lärmsanierung. Das geltende Immissionsschutzrecht verlangt allerdings nur beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Schienenstrecken, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Eine entsprechende Regelung fehlt für bestehende Strecken. Damit werden die Anwohner an Altstrecken deutlich höheren Belastungen ausgesetzt. Doch trotz entsprechender immissionsschutzrechtlicher Regelung wird auch beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Schienenstrecken im Vergleich zu anderen Lärmquellen mit zweierlei Maß gemessen. Der Grund liegt in dem sog. Schienenbonus. Nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) werden 5 dB (A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen.

gen. Sogar nachts wird der Schienenbonus entsprechend angewendet. Diese Regelung folgt der Annahme des Gesetzgebers, dass Anlieger an Schienenwegen durch Lärm weniger belastet werden als Anlieger an Straßen. Die Festlegung des Schienenbonus beruht auf sozialwissenschaftlichen Studien, die Ende der 70er Jahre/Anfang der 80er Jahre erstellt wurden. Aufgrund der Entwicklung im Schienenverkehr und neuer Betriebsformen wie dem Hochgeschwindigkeitsverkehr oder dichteren Zugfolgen stellt sich die Frage, ob diese Wertung nach heutigen Erkenntnissen noch zeitgemäß ist. Tatsächlich ist die Belastung der Anwohner an hoch frequentierten Bahnlinien sehr hoch, weil es kaum noch zu längeren Ruhepausen kommt. Dagegen hält die Bundesregierung weiterhin am sog. Schienenbonus fest (Antwort auf Frage 1 in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP, Bundestagsdrucksache 15/5927).

Bereits heute könnte durch den Einsatz moderner Technik ein erheblicher Beitrag zur Lärminderung geleistet werden. Verbundbremsen aus Kunststoff (sog. K-Sohlen) können eine Reduzierung von bis zu 15 dB (A) erreichen. Vor allem ältere Güterzüge sind aber zumeist noch mit den deutlich lautereren Graugussklotzbremsen ausgestattet. Weitere Maßnahmen an den Güterwagen wie Rad-schallabsorber oder dämpfende Federungen könnten helfen, Lärm zu mindern. Darüber hinaus sollten leisere Loks und Drehgestelle auch in Deutschland zum Einsatz kommen. In anderen Ländern wie beispielsweise Österreich oder der Schweiz werden bereits lärmärmere Lokomotiven eingesetzt.

Die Haushaltsmittel zur Lärmsanierung von Altsrecken sind begrenzt. Es wird deutlich, dass angesichts knapper Kassen der öffentlichen Hand andere zusätzliche Wege zur Förderung der Lärmsanierung gefunden werden müssen. Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes stellt zwar jährlich 51 Mio. Euro für Schallschutzwände, Schallschutzfenster und die Gleispflege zur Verfügung. Die Mittel reichen aber bei weitem nicht aus, um den bestehenden Lärmsanierungsbedarf zu decken. Ein besonderes Augenmerk gilt einem stärkeren Lärmschutz an der Quelle. Diese Maßnahmen sind besser geeignet und effizienter als allein der Bau von Schallschutzwänden oder -fenstern. Tatsächlich bestehen aber derzeit für die Bahnunternehmen außer Imagegründen keine Anreize für einen verstärkten Lärmschutz an der Quelle. Hinzu kommt, dass etwa nur die Hälfte der auf dem deutschen Schienennetz fahrenden Güterwagen der Railion Deutschland AG, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, gehören. Die zweite Hälfte befindet sich im Besitz anderer in- oder ausländischer Waggonvermietungsgesellschaften oder Bahnunternehmen. In unseren Nachbarländern werden marktwirtschaftliche Konzepte genutzt oder befinden sich in Planung, um einen Anreiz für Lärminderungsmaßnahmen zu geben. So wurde zum Beispiel in der Schweiz ein unbürokratisches System einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung eingeführt und etabliert. Auch in Deutschland könnte der Einsatz leiserer Fahrzeuge der Höhe der Trassenpreise nach den Bestimmungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) berücksichtigt werden. Nach § 21 Abs. 2 Satz 1 EIBV kann das Wegeentgelt einen Entgeltbestandteil umfassen, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt. Danach wäre ein emissionsabhängiges Trassenpreissystem mit dem Kriterium Lärm gesetzlich möglich. Die Zuständigkeit liegt bei dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur. Die DB Netz AG nutzt diese gesetzliche Möglichkeit jedoch nicht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ihre Fördermaßnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle zu verstärken, da die Lärmreduzierung an der Lärmquelle insbesondere in Kombination mit Maßnahmen wie dem Bau von Schallschutzwänden und dem Einbau von

Schallschutzfenstern die effektivste und kostengünstigste Methode zur Lärm-minderung darstellt;

- das Schienenlärmsanierungsprogramm für die Finanzierung der Umrüstung von Schienenfahrzeugen zu öffnen. Umfasst sein sollte davon die Nachrüstung mit Verbundbremsen aus Kunststoff (sog. K-Sohlen), Scheibenbremsen, Radschallabsorbern oder anderen technischen Mitteln zur Lärmreduzierung an der Quelle;
- in einer Studie zu prüfen, ob die Anwendung des sog. Schienenbonus gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV noch gerechtfertigt ist. In dieser Studie sollen neben sozialwissenschaftlichen auch die ökologischen und gesundheitlichen Aspekte zugrunde gelegt werden sowie die unterschiedliche Frequentierung von Bahnlinien und die verschiedenen Betriebsformen (wie z. B. Hochgeschwindigkeitsverkehr oder dichtere Zugfolgen) Berücksichtigung finden;
- die Einhaltung der europäischen Vorgaben der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) in Deutschland zu gewährleisten;
- Übereinkünfte gemäß Artikel 3 der Entscheidung der Kommission 2006/66/EG, welche Anforderungen in Bezug auf Lärmemissionsgrenzen enthalten, rechtzeitig an die Kommission zu melden und dem Deutschen Bundestag hierüber Bericht zu erstatten;
- die Regelung des § 38 Abs. 1 Satz 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes konsequent anzuwenden, wonach Schienenfahrzeuge so betrieben werden müssen, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben;
- die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung dahin gehend zu ändern, die Regelung des § 21 Abs. 2 EIBV zur Bemessung der Wegeentgelte von einer Kann-Vorschrift in eine Muss-Vorschrift umzuwandeln, wobei den Unternehmen eine angemessene Übergangszeit zu gewähren ist.

Berlin, den 14. Februar 2006

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

