

## **Antrag**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aktionsprogramm gegen Schienenlärm auf den Weg bringen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der bessere Schutz der Bevölkerung vor Lärm gehört zu den drängendsten Umweltproblemen. Lärm schädigt die Gesundheit, führt zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen, psychischen Störungen und Stress. Unterlassener Lärmschutz und mangelnde Vorsorge beeinträchtigen nicht nur die Lebensqualität vieler Menschen, sondern verursachen erhebliche Kosten für Heilung und Entschädigung. Umfrageergebnisse in der Bevölkerung und Erkenntnisse über gesundheitsschädliche Wirkungen des Lärms fordern politisches Handeln. 75 Prozent der Bürgerinnen und Bürgern in Deutschland fühlen sich durch Lärmgeräusche belästigt, ein wachsender Anteil sogar erheblich. Verantwortlich hierfür ist vor allem der stetig zunehmende Verkehrslärm.

Während für die Mehrzahl der Betroffenen der Lärm von Straßen oder Flughäfen die größte Belästigung darstellt, sind auch Anwohner viel befahrener Schienentrassen oft massivem Lärm und Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge ausgesetzt. Der nächtliche Güterverkehr ist in Deutschland die Hauptquelle für Schienenverkehrslärmbelastungen. Laut Umweltbundesamt fühlen sich etwa 23 Prozent der Bevölkerung durch Schienenlärm belästigt. Der Lärm im Schienenverkehr entsteht durch die Antriebs- und Rad-Schienen-Geräusche sowie durch aerodynamische Geräusche bei hohen Geschwindigkeiten und durch zeitweise auftretende Geräusche wie das Kurvenquietschen und Bremsgeräusche.

In Deutschland wird bei der Schallprognose (nach der Schall03) z. B. beim Neubau von Schienenwegen ein als „Schienenbonus“ bezeichneter Pegelabschlag von 5 dB(A) berücksichtigt. Dieser Schienenbonus beruht auf Untersuchungen, nach denen Schienenlärm als deutlich weniger lästig empfunden wird als Straßenverkehrslärm. Inzwischen wird die Rechtmäßigkeit des Schienenbonus von verschiedenen Seiten in Frage gestellt. Die Bundesregierung hat sich in den vergangenen Jahren infolge von Anfragen von Abgeordneten mehrfach mit diesem Aspekt befasst. Auf eine entsprechende schriftliche Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beim Verkehrsministerium vom Februar 2006 führt die Bundesregierung aus, für die Abschaffung des Pegelabschlags gäbe es auch nach neueren Forschungsprojekten (etwa der Deutsche Bahn AG (DB AG) vom September 2001) keinen Anlass.

Anwohner – gerade in Ballungsräumen – sind oft gleichzeitig verschiedenen Lärmquellen ausgesetzt, etwa wenn sie an hochfrequentierten Bahnstrecken und zugleich stark befahrenen Straßen wohnen. Als europäisches Regelwerk trägt die EU-Umgebungslärmrichtlinie der wachsenden Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die Summation verschiedener Lärmquellen Rechnung. Mit dem Umgebungslärmgesetz wurde die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Sie schreibt umfangreiche Lärmkartierungen an Hauptverkehrsstrecken von Straße, Schiene und Flugverkehr bis Juni 2007 vor und fordert darauf bezogene Lärminderungsplanungen in Form von Lärmaktionsplänen bis Juli 2008. Der nach der Umgebungslärmrichtlinie zu kartierende Umfang beträgt allein bei Hauptbahnstrecken mindestens 10 000 km.

Bereits Ende 2002 definierte die EU auf der Grundlage der Richtlinie über Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems Lärmgrenzwerte allerdings nur für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Inzwischen erfolgte auf europäischer Ebene eine Festlegung von Lärmgrenzwerten für Schienenfahrzeuge durch die Technische Spezifikation für die Interoperabilität Schienenfahrzeuge (TSI). Die Vorgaben gelten jedoch nur für Neufahrzeuge und für umgebaute oder modernisierte Fahrzeuge. Die TSI legt Geräuschgrenzwerte sowohl für neue Güter- und Reisezugwagen als auch für Lokomotiven und Triebzüge (so genannte konventionelle Schienenfahrzeuge) wie auch Messvorschriften zur Lärmerfassung fest und definiert Kriterien für Fahrbeschränkungen besonders lauter Schienenfahrzeuge. Auch werden eine weitere Verschärfung der Fahrgeräuschgrenzwerte festgelegt und mittelfristig europäische Maßnahmen für Fahrwege und Wartung vorgesehen. Bei den Fahrzeugen werden die lauten Graugussklotzbremse durch Kunststoffklotz- oder Scheibenbremsen ersetzt. Da derzeit fast alle Güterwagen mit Graugussklötzen bremsen, ist die langfristige Wirksamkeit der neuen Vorschrift sehr hoch.

Die nationale Rechtslage bietet derzeit keine generelle Vorsorgeregelung zum Schutz vor Schienenverkehrslärm, auch fehlen Emissionsgrenzwerte für die Antriebselemente, die Bremsen oder auch Regelungen für das Gleisbett. Anforderungen im Sinne einer Lärmvorsorge werden mit dem Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) definiert. Sie gelten jedoch lediglich für den Neubau oder eine wesentliche bauliche Änderung eines Schienenweges, nicht aber für den Bestand.

Der geschätzte Gesamtbedarf der Lärmsanierung liegt bei rund 3 500 km Schienenweg, etwa einem Zehntel des gesamten Schienennetzes der Bahn. Das Bundesverkehrsministerium hat seit 1999 jährlich einen Betrag in Höhe von rund 51 Mio. Euro für ein Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ in den Bundeshaushalt eingestellt. Damit wurde ein erster Schritt zum lange geforderten Einstieg in den Lärmschutz auch an bestehenden Schienenwegen unternommen. Mit dem Lärmschutzprogramm sollen vorrangig Lärmschutzmaßnahmen an besonders belasteten Schienenstrecken durchgeführt werden. Die Bahn setzt das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung um. Die Kosten für die gesamte Lärmsanierung am bestehenden Netz wurden auf rund 2 Mrd. Euro geschätzt. Die Erfolge dieses Programms sind bisher eher bescheiden. So wurden seit dem Bestehen des Programms bis 2005 noch nicht einmal 100 Kilometer saniert. Nach Schätzungen des Deutschen Naturschutzrings würde die Sanierung bei gleich bleibendem Tempo fast 100 Jahre dauern und nicht, wie von der DB AG angegeben, 40 Jahre. Dies ist angesichts der Verkehrszunahme und des zentralen umwelt- und verkehrspolitischen Ziels einer deutlichen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht akzeptabel.

Gleichwohl hat die DB AG in der Broschüre „Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn“ angekündigt, bis 2020 den Schienenlärm zu halbieren. Nach Schätzungen der DB AG kostet die Umrüstung der insgesamt 140 000 Güterwagons der DB-Tochter Railion ca. 540 Mio. Euro.

Technische Möglichkeiten, den Schienenlärm direkt an der Quelle zu minimieren, sind heute schon vorhanden. So ist die moderne Komposit-Bremssohle um ca. 8 bis 10 dB(A) leiser als die alten Grauguss-Bremssohlen. Hierzulande fahren derzeit 160 000 Güterwagons im Besitz der DB AG und anderer Eigentümer mit Graugussbremsen, die nach Einschätzung des Umweltbundesamtes um 10 bis 20 dB(A) zu laut sind. Die Bahn hat begonnen, ausgediente Waggon durch neue zu ersetzen, ca. 2 500 neue Waggon sind mit leiserer Technik ausgestattet. Die Umrüstung der 160 000 deutschen Güterwaggon von Graugussbremsen auf K-Sohlen-Bremsen kostet nach Angaben der DB AG pro Waggon ca. 4 000 Euro. Ein Waggon ist circa 40 Jahre im Einsatz.

Neben den leisen Bremsen trägt vor allem das Schienenschleifverfahren als besonders hochwirksame Technik aktiv zur Lärmbekämpfung an der Quelle bei. Beim „Besonders überwachten Gleis“ (BÜG) prüft halbjährlich ein Messzug den Zustand der Fahrflächen auf besonders festgelegten Strecken. Wird ein bestimmter Lärmpegel erreicht, dann wird das Gleis mit einem speziellen Schienenschleifzug geglättet. Dieses Verfahren erzielt immerhin eine Lärmreduktion von 3 dB(A). Inzwischen werden rund 1 000 Kilometer Gleisstrecke im Rahmen des BÜG-Ansatzes gepflegt. Eine deutlich reduzierte Lärmentstehung am rollenden Material ist also technisch möglich, mit einer Kombination verschiedener Maßnahmen etwa der K-Sohlen-Bremse und dem Schienenschleifen können deutlich über 10 dB(A) Lärmreduktion erreicht werden.

Vor dem Hintergrund der rechtlichen Rahmenbedingungen, des technischen Standes und der finanziellen Spielräume besteht ein realistischer Ansatzpunkt für eine wirksame Verringerung des Schienenlärms vor allem in der Reduktion des Lärms an der Quelle: Durch ein Umrüstprogramm für die Waggon im Bestand kombiniert mit flankierenden rechtlichen Regelungen und einer Pflege der Schienen (Besonders überwacht Gleis). Die Bekämpfung des Lärms an der Quelle weist die mit Abstand günstigste Nutzen-Kosten-Relation auf. Anders als bauliche Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes nützt sie allen Anwohnern von Güterbahnstrecken, unabhängig davon, ob es sich um Alt- oder Neubaustrecken handelt. Da das deutsche Streckennetz auch von vielen ausländischen Waggon genutzt wird, ist das Umrüstprogramm – ganz im Sinne der EU-Lärminderungs politik – gleich als europaweites Programm zu organisieren und zu finanzieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein Förderprogramm des Bundes für die Umrüstung des rollenden Materials im Schienenverkehr (Einbau von K-Sohlen) aufzulegen und dieses Investitionsprogramm diskriminierungsfrei zu gestalten, damit es mit den EU-Wettbewerbsrichtlinien vereinbar ist;
2. sich in der EU für ein europaweites Umrüstungsprogramm einzusetzen, da auch viele ausländische Waggon auf dem deutschen Schienennetz fahren;
3. die DB Netz AG zu veranlassen, die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen und lärmbezogene Trassenpreise (nach dem Vorbild des Schweizer Modells mit drei Emissionsklassen) einzuführen oder eine gesetzlich verpflichtende Regelung zur Einführung von lärmbezogenen Trassenpreisen zu schaffen und diese kostenneutral und diskriminierungsfrei zu gestalten;
4. das Lärmsanierungsprogramm des Bundes deutlich aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen;

5. die angekündigte Studie zu den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit vorzulegen und neue Forschungsvorhaben zu fördern, die die gesundheitlichen Belastungen vor allem des Nachtschlafs durch den Schienenlärm untersuchen;
6. auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmemissionen im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung nach § 38 Abs. 2 BImSchG zu schaffen;
7. bis zur Verabschiedung der neuen gesetzlichen Regelungen den als „Schienenbonus“ bezeichneten Abschlag von 5 dB(A) für den Schienenverkehr differenziert anzuwenden; der Schienenbonus soll an hochfrequentierten Strecken mit durchgehendem Schienengüterverkehr und entsprechend anhaltender Lärmbelastung für die Anwohner nicht mehr angewandt werden.

Berlin, den 29. Juni 2006

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**