



Erwin Rüdell, MdB

3-Punkte-Strategie "Leise Schiene: Fördern. Ertüchtigen. Regulieren." Konsequentes Monitoring kommt ab 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Entlastung des Mittelrheintals setzt sich unsere Parlamentsgruppe "Bahnlärm" mit Nachdruck dafür ein, zügig eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim auf den Weg zu bringen. Es ist notwendig, möglichst bald belastbare Aussagen betreffend Kosten, Bewertung und Optimierung zur Realisierung einer Tunnellösung zu treffen, die den Bewohnern des Rheintals wirklich eine dauerhafte Zukunftsperspektive bietet. Bei einem positiven Bewertungsergebnis kann eine solche Neubaustrecke selbstverständlich auch in den ‚Vordringlichen Bedarf‘ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufsteigen.

Im Vorfeld der Bahnlärm-Demo am Samstag habe ich aber auch weitere Infos im BMVI in Berlin zum Thema "Bahnlärm" abgerufen. Diese stelle ich gern zur Verfügung:

Bundesminister Alexander Dobrindt hat am 28.04.2016 auf einem Aktionsforum im BMVI seine „Strategie Leise Schiene“ vorgestellt. Die Schiene ist ein nachhaltiges Verkehrsmittel: Mehr als 90 Prozent aller Kilometer fahren die Züge der Deutschen Bahn AG elektrisch. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Gesamtemissionen des Güterverkehrs. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Verkehrsprognose 2030 sagt einen Verkehrszuwachs von über 43 Prozent auf der Schiene voraus. Dafür muss auch weitere Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden. Das geht nur über einen leistungsfähigen und geräuschreduzierten Schienenverkehr. Im Mittelpunkt steht dabei die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Bis 2020 will die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Dabei setzt das BMVI auf eine 3-Punkte-Strategie „Leise Schiene: Fördern. Ertüchtigen. Regulieren.“

1. Fördern: Lärmschutz an der Quelle – Vorfahrt für leise Züge

Das BMVI fördert die Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik. Seit 2013 gilt: Laute Züge zahlen mehr als leise. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen erweist sich als Erfolgsgeschichte. Mit Stand Juni 2016 sind im Umrüsteregister bis 2020 über 166.000 Güterwagen von 41 Unternehmen aus Deutschland, Belgien, Frankreich, Österreich, Polen, Schweden, Spanien und der Schweiz zur Umrüstung angemeldet. Im derzeitigen Bestand sind 21.715 Neuwagen mit Bremssohlen nach Grenzwert der TSI Lärm. Weitere 18.454 Wagen sind bereits auf Verbundstoffsohlen umgerüstet.

BMVI plant eine Initiative TSI Lärm+, bei der eine Innovationsprämie für besonders leise Güterwagen ausgelobt werden soll. Damit wird die Anschaffung neuer Güterwagen, die europäische Lärmschutzstandards nennenswert unterschreiten, gefördert.

2. Ertüchtigen: Stationärer Lärmschutz – Für weniger Dezibel an Lärm-Brennpunkten

Über 150 Mio. Euro wendet das BMVI jährlich u.a. für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen auf. Seit 1999 sind insgesamt über 1,1 Mrd. Euro erfolgreich in den Lärmschutz investiert worden.

Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden. So werden im Projekt I-LENA, „Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert“ neue Lärmschutztechniken direkt am Gleis unter realen Bedingungen erprobt.

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung wurden zusätzliche Maßnahmen identifiziert, um den Schallschutz im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal weiter zu verbessern. Dafür sind Investitionen von weiteren knapp 80 Mio. Euro vom BMVI, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen und der Deutsche Bahn AG vorgesehen.

Bisher wurden im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal aus dem Konjunkturprogramm II (KP II) im Zeitraum von 2009 bis 2011 und aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II (IBP II) im Zeitraum von 2013 bis 2014 bereits Maßnahmen in einem Gesamtvolumen von rund 70 Mio. Euro realisiert.

3. Regulieren: Rechtliche Rahmenbedingungen; Leisen Schienenverkehr festschreiben

Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage wird derzeit erarbeitet. Damit die Wagenhalter eine frühzeitige Perspektive haben, soll dieses Gesetz möglichst bald in Kraft gesetzt werden.

Mit der überarbeiteten Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms. Der Schienenbonus von 5 dB(A) wurde zum 01.01.2015 abgeschafft. Am 01.01.2016 erfolgte eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Das hat zur Folge, dass die Lärmsanierung an Schienenwegen jetzt 8 dB(A) mehr Schutz „leisten“ muss.

Deutschlandweites Monitoringsystem an Eisenbahnstrecken:

Lärm-Messstellen im Schienenverkehr sind in der Schweiz, in Österreich und in Deutschland bereits vorhanden.

Durch die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz wird seit 2010 je eine dauerhafte Messstelle im Mittelrheintal betrieben.

Die Messergebnisse der Immissionsmessungen werden monatsweise im Internet veröffentlicht.

Auch die DB Netz AG betreibt derzeit zwei dauerhafte Messstellen im Mittelrheintal, die den Vorbeifahrtpegel aller Züge erfassen und auswerten. Auch diese Ergebnisse können im Internet abgerufen werden.

Im Auftrag des BMVI hatte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) von Juli 2015 bis zum Dezember 2015 an zwei Standorten Messungen von durch Flachstellen an Rädern verursachtem Lärm

durchgeführt. Mit den Ergebnissen soll die akustische Relevanz von Flachstellen beurteilt werden. Derzeit läuft die Auswertung der Ergebnisse.

Aktuell plant das BMVI, ein deutschlandweites Monitoringsystem an Eisenbahnstrecken zur Erfassung von Lärm im Schienengüterverkehr einzuführen. Damit soll der Fortschritt der Umrüstung von Güterwagen auf LL-Sohlen und der vermehrte Einsatz leiser Güterwagen transparent dargestellt werden. Mit 17 Messstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken werden mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs erfasst. Die Installation dieses Monitoringsystem ist ab 2017 geplant.

Wir kommen in großen Schritten Zug um Zug weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Erwin Rüdgel, MdB