



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
DER PARTEIVORSTAND

SPD-Parteivorstand, Wilhelmstraße 141, 10963 Berlin

WPS Nr. 186

Berlin, 28. Juli 2017

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Frage 1:

Sind Sie bereit, in der kommenden Legislaturperiode zeitnah und mit den erforderlichen Budgets die **notwendigen gesetzlichen Grenzwerte** zu schaffen, damit die betroffenen Menschen vor den gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Bahnlärms, der Erschütterungen und des Feinstaub geschützt werden?

Antwort:

Wir werden in der nächsten Legislaturperiode die auf 150 Mio. Euro erhöhten finanziellen Mittel für freiwilligen Lärmschutz verstetigen. Wir streben mittelfristig sogar eine Erhöhung dieser jährlichen Mittel auf ein Niveau von 200 Mio. Euro an. Wir wollen beim freiwilligen Lärmschutz weitere Verbesserungen bei den Auslösewerten und den Bedingungen erreichen.

Frage 2:

Sind Sie bereit, dazu ein **neues Verkehrslärmgesetz** zu verabschieden, das die bereits im Koalitionsvertrag von 2013 beschlossene Forderung nach einer **Gesamtlärmbetrachtung** beinhaltet?

Antwort:

Ja.

Wir streben weiterhin eine Gesamtlärmbetrachtung an. Damit könnte auch eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Gesetzgebung ermöglicht werden.

Frage 3:

Sind Sie bereit, in einem solchen Verkehrslärmgesetz die **WHO Richtwerte** von 40 dB(A) nachts) zu übernehmen und als Maßstab für notwendige Lärmschutzmaßnahmen in Ergänzung von Mittelungswerten auch einzelne **kurzzeitige Geräuschspitzen** zu berücksichtigen?

Antwort:

Nein.

Einen Richtwert von 40 dB(A) sehen wir derzeit nicht als realistisch umsetzbar an. Die technische Umsetzbarkeit der Anrechnung von kurzzeitigen Geräuschspitzen ist zu prüfen.

Vorbemerkung zum Monitoring des Wagenzustands

„Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“

Im gerade beschlossenen Schienenlärmschutzgesetz wird nur der Buchzustand der Wagons bei der Anmeldung im Nationalen Fahrzeugregister beim EBA festgehalten. Wie die Praxis aber zeigt, nimmt derzeit die Zahl der Flachstellen an umgerüsteten Güterwagen auf Grund des effektiveren Bremsverhaltens signifikant zu. Dies führt zu erheblich mehr Pegelspitzen in einem Zug als früher. Was passiert mit Wagons, die auf Grund der geschilderten Flachstellenproblematik umgerüstet sind, aber trotzdem weiterhin mit Spitzenpegeln weit über 100 dB(A) durchs Land poltern?

Das angestrebte Ziel einer dauerhaft wirksamen Reduzierung des Schienenlärms kann so nicht erreicht werden. Eine Reduzierung wird nur durch ein flächendeckendes Monitoring ermöglicht, das eine radgenaue Identifizierung von Flachstellen und Polygonen erlaubt und die Voraussetzung für eine unverzügliche Herausnahme des schadhafte Wagons aus dem Verkehr schafft.

Frage 4:

Sind Sie bereit, die bereits geplanten **Monitoring Stationen** auszubauen, von unabhängiger Stelle betreiben zu lassen und die Ergebnisse zeitnah, ungefiltert – durchaus auch anonymisiert – im Internet zur Verfügung zu stellen?

Antwort:

Ja.

Nach unserer Auffassung sollten die Monitoring Stationen weiter ausgebaut werden. Die Ergebnisse der Messungen müssen auch öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Die Durchführung durch die DB AG ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden.

Vorbemerkung zu Sanktionen nach GG-Fahrverbot

Nach 2020 dürfen in Deutschland nur noch wenige Wagons mit Grauguss-Bremsen verkehren.

Frage 5:

Sind Sie bereit, die Durchsetzung des Verbots mit einem effektiven Sanktionskatalog zu überwachen?

Antwort:

Ja.

Verstöße gegen das Schienenlärmschutzgesetz (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen und zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) werden selbstverständlich sanktioniert, entsprechende Maßnahmen sind im Gesetz definiert. Das Eisenbahn-Bundesamt kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften. Bei Verstößen droht ein Bußgeld von bis zu 50.000 Euro.

Vorbemerkung zu: Kein Lärmschutz 2. Klasse an Bestandsstrecken!

Bei Neubaustrecken gibt es einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmvorsorge, bei Bestandsstrecken ohne wesentliche Änderung gibt es nur eine nicht verpflichtende freiwillig Lärmsanierung nach Haushaltslage. Während die Lärmsanierung an Straßen des Bundes seit Jahren abgeschlossen ist, wird sich die Lärmsanierung an Eisenbahnen beim bisherigen Tempo noch Jahrzehnte hinziehen.

Frage 6:

Sind Sie bereit, den Bürgern an den **Bestandsstrecken** – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (**TEN-T- Strecken**) – auch ohne „wesentliche Änderung“ die gleichen gesetzlich verpflichtenden Lärmschutzmaßnahmen der **Lärmvorsorge** zu gewähren wie an Neubaustrecken, d.h. den Lärmschutz 2. Klasse für die Bestandsstrecken abzuschaffen?

Antwort:

Wir stehen auch in der nächsten Wahlperiode hinter dem Antrag der Koalitionsfraktionen zur Stärkung des Lärmschutzes an Verkehrskorridoren des TEN- Kernnetzes. Mit diesem Antrag wurde beschlossen, dass in Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort im Einzelfall Vorschläge von der Bundesregierung unterstützt werden können, die im Bereich des Lärmschutzes, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel, über das gesetzliche Maß hinausgehen und eigentlich laut Bundeshaushaltsordnung nicht umsetzbar wären.

Wir wollen mehr freiwilligen Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner an bestehenden Schienenwegen. Wir werden daher in Zukunft regelmäßig die Auslösewerte überprüfen, nach denen freiwilliger Lärmschutz geleistet werden kann.

Die Einführung eines generellen Rechtsanspruchs für Lärmschutz an Bestandstrecken ist derzeit nicht vorgesehen

Vorbemerkung zu: Schutz vor Erschütterungen an Bestandsstrecken!

Bei Neubaustrecken gibt es einen Anspruch auf Erschütterungsschutz, bei Bestandsstrecken ohne wesentliche Änderung gibt es bisher keinerlei Schutz vor Erschütterungen.

Frage 7:

Sind Sie bereit, den Bürgern an den **Bestandsstrecken** – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (**TEN-T- Strecken**) – auch ohne „wesentliche Änderung“ - die gleichen Schutzansprüche gegen Erschütterungen zu gewähren wie an Neubaustrecken oder zumindest ein „Erschütterungssanierungsprogramm“ nach dem Vorbild des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes zu schaffen?

Antwort:

Nein.

Mit der Novellierung der Schall 03 als Teil der 16. BlmschV haben wir erreicht, dass nun auch innovative Maßnahmen zur Erschütterungsminderung, z. B. Schienenstegdämpfer, eingesetzt werden können. Die Einführung eines Rechtsanspruchs an Bestandstrecken ist jedoch derzeit nicht vorgesehen.

Vorbemerkung zu: Gesetzliche Anforderungen für den Streckenunterhalt

Die Höhe der Lärmemissionen eines Gleises hängt von der Summe der Rauigkeiten von Schiene und Rad ab. Wenn in wenigen Jahren durch die Umrüstung auf LL/K-Sohlen die Räder weitaus glatter sein werden als heute, wird die Höhe der Lärmemissionen vor allem von den Unebenheiten der Schienenoberfläche bestimmt werden. Daher liegt ein weiteres erhebliches Lärmsenkungspotential im lärmoptimierten Unterhalt der Gleise. Derzeit gibt es keinerlei Anreize für die DB Netz AG für einen lärmoptimierten Unterhalt der Gleise.

Frage 8:

Sind Sie bereit, mindestens an allen Hauptabfuhrstrecken und TEN-T- Strecken gesetzliche Anforderungen für einen lärmminimierenden Unterhalt von Gleisen und Schienen zu schaffen?

Antwort:

Nein.

Die Gleispflege ist ein wichtiger Bestandteil des aktiven Lärmschutzes. Uns ist aber bekannt, dass – im Vergleich zur Schweiz – nicht immer die neueste Technik eingesetzt wird. Wir werden uns daher in der nächsten Wahlperiode dieser Problematik annehmen. Hier ist zu prüfen, ob eine gesetzliche Regelung notwendig ist oder ob auf anderem Wege eine Lösung gefunden werden kann, so dass der Einsatz von modernster Technik garantiert wird.

Vorbemerkung zu der Überprüfung der Wirksamkeit von Schallschutz

Lärmpegel und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen werden nach der 16. BImSchV berechnet. Eine Überprüfung und ggf. Nachrüstung der Schallschutzmaßnahmen bei Abweichung der berechneten Werte von den realen Immissionen ist bisher nicht vorgesehen.

Frage 9:

Sind Sie bereit, die Messung von Schienenlärmimmissionen der Berechnung nach der 16. BImSchV **rechtlich gleichzustellen**?

Antwort:

Nein.

Gemäß der Schall 03 wollen wir auch weiterhin den Schienenlärm berechnen, da dies bereits vor den Neu- und Ausbaumaßnahmen und damit vor neuen bzw. veränderten Nutzung zu erfolgen hat.

Vorbemerkung zu lärmabhängigen Trassenpreisen

Bis 2020 müssen „laute“ Güterzüge höhere Trassenpreise bezahlen, leise Züge 3 % geringere Trassenpreise. Diese Differenz wird von vielen Wagenhaltern als zu geringer Anreiz für die Umrüstung von GG-Waggons angesehen. Wenn die derzeit geforderte Halbierung der Trassenpreise für Güterzüge umgesetzt werden würde, gäbe es kaum noch wirtschaftliche Anreize für eine Umrüstung und das politische Ziel, dass bis 2020 nahezu die gesamte Fahrzeugflotte „freiwillig“ umgerüstet würde, wäre auf das Höchste gefährdet. Selbst die vom VPI geforderte 30%ige Spreizung würde dann keine relevante Steuerungswirkung mehr entfalten.

Frage 10:

Sind Sie bereit, den Anreiz zur Umrüstung auf lärmarme Güterwaggons und deren Betrieb durch eine weitaus stärkere **Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise** als bisher zu erhöhen?

Antwort:

Nein.

Das derzeitige Trassenpreissystem ist bereits automatisch so angelegt, dass aufgrund des für umgerüstete Güterwagen zu zahlenden Bonus die nichtumgerüsteten Güterwagen bei steigender Umrüstungsquote höhere Trassenentgelte bezahlen müssen. Dies ist deswegen der Fall, da die DB Netz verpflichtet ist, ihr Bonus-Malus-System aufkommensneutral zu betreiben. Mit dem Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes im Jahr 2020 wird das derzeitige Modell der Trassenpreisspreizung zudem entfallen, da dann laute Güterwagen im Netzfahrplan ohnehin verboten werden.

Vorbemerkung zur Überarbeitung der 16. BImSchV

Bei der Verabschiedung der Schall 03 hat der Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, bei einer Fortentwicklung der Schall 03 [2012] zu prüfen, wie das Spitzenpegelkriterium in die Berechnungsannahmen eingefügt werden kann.

Frage 11:

Sind Sie bereit, die 16.BImSchV zu überarbeiten und die Forderungen der Umweltverbände einschließlich der bereits in der Koalitionsvereinbarung 2013 beschlossenen **Gesamtlärbetrachtung** umzusetzen?

Antwort:

Ja.

Wir streben weiterhin eine Gesamtlärbetrachtung an. Damit könnte auch eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Gesetzgebung ermöglicht werden.

Vorbemerkung zu Erschütterungen und Feinstaub

Neben Bahnlärm verursachen vor allem die Güterzüge erhebliche Erschütterungen und Feinstaubemissionen. Für diese gesundheitsschädlichen Immissionen gibt es aber an Bahnstrecken keinerlei verbindliche Grenzwerte.

Frage 12:

Sind Sie bereit, verbindliche Grenzwerte für Erschütterungen und Feinstaub – wie beim Straßenverkehr – einzuführen und Verstöße mit wirksamen Sanktionen zu belegen?

Antwort:

Nein.

Mit der Novellierung der Schall 03 als Teil der 16. BlmschV haben wir erreicht, dass nun auch innovative Maßnahmen zur Erschütterungsminderung, z. B. Schienenstegdämpfer, eingesetzt werden können. Die Einführung von Grenzwerte für Feinstaub im Schienenverkehr ist von uns derzeit nicht geplant.

Vorbemerkung zum Klimaschutz

Die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene ist aus Gründen des Klimaschutzes politisch gewollt. Dieses politische Ziel kollidiert mit dem Grundrecht der Bahnanlieger auf Schutz ihres Lebens und ihrer Gesundheit, weil die Bahntrassen mitten durch die Ortschaften führen und die Bundespolitik es jahrzehntelang versäumt hat, den Schienenverkehr umwelt- und menschengerecht zu gestalten.

Frage 13:

Sind Sie bereit, dem Schutz der Anwohner vor gesundheitsschädlichen Lärm, Erschütterungen und Feinstaub den **absoluten Vorrang** vor einer Erhöhung der **Güterzugzahlen** zu geben?

Antwort:

Ja.

Wir haben mit dem Schienenlärmschutzgesetz, dem Umrüstungsprogramm für laute Güterwagen, der Absenkung der Grenzwerte für die freiwillige Lärmsanierung um 3 dB (A) oder auch der Abschaffung des Schienenbonus den Anwohnerinnen und Anwohnern Vorrang eingeräumt. Unser Ziel ist es auch weiterhin, mehr Verkehr bei weniger Lärm auf die Schiene zu bringen.

Vorbemerkung zur Ressortzuständigkeit

Der Schutz der Gesundheit vor schädlichen Auswirkungen des Schienengüterverkehrs ist nicht nur eine Aufgabe des Verkehrs- oder Umweltministeriums, sondern wegen der damit verbundenen enormen Krankheitskosten auch eine grundlegende Aufgabe des Gesundheitsministeriums.

„Gesund bleiben ist billiger als gesund werden!“

Frage 14:

Sind Sie bereit, dem **Gesundheitsministerium** bei der Gesetzgebung und im Vollzug die Rolle zu geben, die den unbestrittenen Auswirkungen des Bahnlärms, der Erschütterungen und des Feinstaubes auf die Gesundheit zukommt?

Antwort:

Nein.

Aus unserer Sicht ist auch in Zukunft das Bundesverkehrsministerium federführend für den Bereich des Schienenverkehrs zuständig. Anderen Ressorts bleibt die Beteiligung unbenommen.