

Aktionsprogramm gegen Schienenlärm auf den Weg bringen!

Grüne Position zum Schutz vor Schienenlärm Juni 2006

**Winfried Hermann, MdB
(verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die
Grünen)**

Wir setzen uns für einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Lärm ein. Lärm gehört zweifelsfrei zu den drängendsten Umweltproblemen. Er schädigt die Gesundheit, führt zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen, psychischen Störungen und Stress. Für die Mehrzahl der Betroffenen ist Lärm von Straßen oder Flughäfen die größte Belästigung. Doch auch Anwohner viel befahrener Schienentrassen sind massivem Lärm und Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge ausgesetzt. Vor allem der nächtliche Güterverkehr ist in Deutschland die Hauptquelle für Lärmbelastungen.

Gerade in Ballungsräumen sind Anwohner oft gleichzeitig verschiedenen Lärmquellen ausgesetzt, wenn sie etwa an hochfrequentierten Bahnstrecken und zugleich stark befahrenen Straßen wohnen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie trägt der wachsenden Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die Summation verschiedener Lärmquellen Rechnung. Mit dem Umgebungslärmgesetz wurde die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Es 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 zu kartierende Umfang beträgt allein bei Haupteisenbahnstrecken mindestens 10.000 km.

Seit 2002 schreibt die EU-Richtlinie über Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems Lärmgrenzwerte vor, allerdings nur für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Mit der TSI Lärm (Technischen Spezifikation für die Interoperabilität Schienenfahrzeuge) wurden auf europäischer Ebene Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge vorgegeben. Diese Vorgaben gelten jedoch nur für Neufahrzeuge und für umgebaute oder modernisierte Fahrzeuge. Die TSI legt Geräuschgrenzwerte für konventionelle Schienenfahrzeuge (Güter- und Reisezugwagen, Lokomotiven, Triebzüge) wie auch Messvorschriften zur Lärmerfassung fest und definiert Kriterien für Fahrbeschränkungen besonders lauter Schienenfahrzeuge. Bei neuen Schienenfahrzeugen werden die lauten Graugussklotz-Bremsen durch Kunststoffklotzbremsen (K-Sohle) oder Scheibenbremsen ersetzt. Derzeit werden noch fast alle Güterwagen im Bestand mit Graugussklötzen gebremst. Langfristig ist die Wirksamkeit der neuen Vorgabe für die Lärmreduktion sehr hoch, wenn schrittweise immer mehr Neuwagen mit Kunststoffbremsen zum Einsatz kommen. Kurzfristig wird jedoch der Lärm durch die noch mit alten Bremssystemen fahrenden Schienenfahrzeuge damit nicht wirksam eingedämmt.

Die nationale Rechtslage bietet derzeit keine generelle Vorsorgeregulierung zum Schutz vor Schienenverkehrslärm. Auch Anforderungen im Sinne einer Lärmvorsorge nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) gelten 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 Kilometern, etwa einem Zehntel des gesamten Schienennetzes der Bahn. Das Bundesverkehrsministerium stellt seit 1999 jährlich einen Betrag in Höhe von rund 51 Mio. € für ein Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes" in den Bundeshaushalt ein. Das Programm wird von der DB AG umgesetzt. Mit dem Lärmschutzprogramm sollen vorrangig Lärmschutzmaßnahmen an besonders belasteten Schienenstrecken durchgeführt werden. Die Erfolge dieses Programms sind bisher eher

bescheiden. So wurden bis 2005 noch nicht einmal 100 Kilometer saniert. Nach Schätzungen des Deutschen Naturschutzringes 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.

Technische Möglichkeiten, den Schienenlärm direkt an der Quelle zu minimieren, sind heute durchaus vorhanden. So ist die moderne Komposit-Bremssohle um ca. 8 bis 10 dB(A) leiser als die alten Graugussbremsen. Hierzulande fahren derzeit 160.000 Güterwaggons im Besitz der DB AG und anderer Eigentümer mit Graugussbremsen, die nach Einschätzung des Umweltbundesamtes um 10-20 dB(A) zu laut sind. Die Bahn hat bisher ca. 2500 neue Waggons mit dieser leiseren Technik ausgestattet. Auch Schienenschleifverfahren tragen aktiv zur Lärmbekämpfung an der Quelle bei. Beim „Besonders überwachten Gleis“ (BÜG) wird nach Prüfverfahren und Überschreitung eines bestimmten Lärmpegels das Gleis mit einem speziellen Schienenschleifzug geglättet. Mit einer Kombination verschiedener Maßnahmen etwa der K-Sohlebremse und dem Schienenschleifen können deutlich über 10 dB (A) Lärmreduktion erreicht werden.

Wir sind der Überzeugung, dass sich der Schienenlärm durch ein Umrüstprogramm für die Waggons im Bestand kombiniert mit flankierenden rechtlichen Regelungen und einer Pflege der Schienen (Besonders überwacht Gleis) deutlich reduzieren lässt. Die Bekämpfung des Lärmes an der Quelle hat dabei Priorität, denn sie nützt anders als bauliche Maßnahmen (passiver Lärmschutz) allen Anwohnern von Güterbahnstrecken, unabhängig davon ob es sich um Alt- oder Neubaustrecken handelt. Wir fordern in einem Antrag „Aktionsprogramm gegen Schienenlärm auf den Weg bringen!“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen 2006 die Bundesregierung auf folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Förderprogramm des Bundes für die Umrüstung der Fahrzeuge auf lärmarme Bremssysteme (K-Sohle)
- europaweites Umrüstungsprogramm (da auch viele ausländische Waggons auf dem deutschen Schienennetz fahren)
- gesetzliche Verpflichtung für die Einführung lärmbezogener Trassenpreise
- Aufstockung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes, Beschleunigung der Sanierung an bestehenden Schienenwegen
- Förderung von Forschungsvorhaben über die gesundheitlichen Belastungen durch den Schienenlärm
- neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmemissionen im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge
- Prüfung und gegebenenfalls Streichung des „Schienenbonus“ (Abschlag von 5 dB(A) für den Schienenverkehr zukünftig differenziert anzuwenden; Ausnahme für hochfrequentierte Strecken mit durchgehendem Schienengüterverkehr) bis zur Verabschiedung neuer gesetzlicher Regelungen