

Antwort der Deutschen Bahn AG (DB AG) bezüglich der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens im Rahmen der Lärmaktionsplanung

Sehr geehrter Damen und Herren,

leider konnten wir an dem Gespräch zur Lärmsanierung nicht teilnehmen. Wir möchten Ihnen aber im Folgenden unsere grundsätzlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärmminderung an Eisenbahnstrecken aufzeigen:

Für die DB AG besteht ein wichtiger Baustein für einen erfolgreichen Schienenverkehr darin, die Lärmbelästigung für alle Anwohner von Bahnstrecken erheblich zu mindern. Aus diesem Grund hat sich die DB AG selbst das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zu 2000 zu halbieren. Erreicht werden soll dies trotz eines erwarteten Verkehrswachstums auf der Schiene.

Den Schutz vor Verkehrslärm regelt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

Danach ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung eines vorhandenen Verkehrswege sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären. Einen Anspruch auf Lärmvorsorge haben grundsätzlich alle Einwohner an Neubaustrecken oder wesentlich geänderten Strecken, sofern die Schallpegel die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) überschreiten.

Im Gegensatz zur Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung an bestehenden Bahnstrecken gesetzlich nicht geregelt. Eine eventuelle Lärmsanierung liegt damit nicht in der Verantwortung der Deutschen Bahn. Gegenüber der Straße, bei der bereits seit 1978 ein Lärmsanierungsprogramm besteht, gibt es für die Schiene großen Nachholbedarf. Daher hat die Bundesregierung 1998 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm in ihrer Koalitionsvereinbarung beschlossen. Seit 1999 stellt sie hierfür jährlich Mittel in Höhe von 100 Millionen DM beziehungsweise rund 50 Millionen Euro bereit. 2006 wurde das Budget auf 76 Millionen Euro erhöht, seit Januar 2007 stehen 100 Millionen Euro zur Verfügung. Die DB Netz AG setzt das Lärmsanierungsprogramm im Auftrag der Bundesregierung um.

Seit 2005 liegt das Gesamtkonzept zur Lärmsanierung vor, das sowohl die Abschnitte der Dringlichkeitsliste sowie weitere sanierungsbedürftige Abschnitte mit einer Streckenlänge von insgesamt 3.400 Kilometern rund ein Drittel saniert, es wurden hierbei 364 km Schallschutzwände gebaut und 45.600 Wohnungen mit Schallschutzfenstern versehen.

Auf der Internetseite des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Lärmschutz>

sind im Anhang 3 alle Strecken aufgeführt, die für eine Lärmsanierung vorgesehen sind. Darunter befinden sich auch die zur Lärmsanierung vorgesehenen Streckenabschnitte der Stadt Köln.

Voraussetzung für die Aufnahme von Ortslagen in das Lärmsanierungsprogramm ist die zu erwartende Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Wohngebäuden am Tag und/oder in der Nacht. Diese Grenzwerte betragen am Tage 70 dB(A) und in der Nacht 60 dB(A).

Dabei gelten nur jene Wohngebäude als anspruchsberechtigt für Lärmsanierungsmaßnahmen, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden, da seit dem in Kraft treten des Bundesimmiss-

sionsschutzgesetztes im Jahre 1974, die Kommunen oder Baulastträger selbst für den Lärmschutz verantwortlich sind .

Die Vermeidung des Lärms direkt bei seiner Entstehung ist die effizienteste Methode der Lärmbekämpfung. Die wichtigste Quelle ist der Rad-Schiene-Kontakt. Das Rollgeräusch der Güterwagen ist dabei besonders ausgeprägt, da diese traditionell mit Bremsklötzen aus Grauguss gebremst werden, die auf die Laufflächen wirken und die Radlaufflächen aufraut. Daher wurde unter maßgeblicher Beteiligung der DB AG bereits vor einigen Jahren die so genannte Verbundstoffbremse entwickelt. Diese „Flüsterbremse“ oder „K-Sohle“ beugt der Verriffelung der Radlaufflächen vor. Etwa 10 Dezibel weniger Lärm geht vom vorbeifahrenden Zug aus, wenn die Wagen mit Verbundstoffbremsklötzen ausgestattet sind und die Schiene entsprechend glatt ist. Die Verbundstoffbremssohle ist inzwischen international zugelassen. DB Schenker Rail beschafft bereits seit 2001 alle neuen Güterwagen mit dieser Verbundstoffbremssohle. Damit die Flüsterbremse flächendeckend ihre volle Wirkung entlang der Gleise entfalten kann, ist eine möglichst vollständige Umrüstung von Güterwagen mit Graugussbremssohlen notwendig. Da die Umrüstung der Güterwagen sehr kostspielig ist, wurde eine neuartige Verbundstoffbremssohle des Typs LL entwickelt, die die Umrüstung gegenüber der K-Verbundstoffbremssohle erheblich reduziert. Mit dem Europe Train testet der internationale Eisenbahnverband UIC gemeinsam mit 29 europäischen Bahnen die LL-Sohlen. Der mit LL-Sohlen ausgestattete Zug rollt bis 2012 durch Europa, um die Einsatzfähigkeit dieser Technik zu erproben und um anschließend eine europäische Zulassung zu erhalten.

Um die Umrüstung bestehender Güterwagen mit der LL-Sohle zu unterstützen, planen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Deutsche Bahn zum Fahrplanwechsel 2012/2013 die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Züge ohne Flüsterbremse und einen Bonus für Güterwagen, die auf Lärm mindernde Technologien umgerüstet werden, vor.

Die konkrete Ausgestaltung wird zurzeit zwischen dem Bundesministerium und der DB Netz AG erarbeitet.

Ein weiterer Baustein zur Lärminderung ist die Erprobung neuer Technologien am Fahrweg.

Ergänzend zum Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ stellt die Bundesregierung für die Jahre 2009 bis 2011 im Konjunkturpaket II insgesamt 100 Millionen Euro für die Erprobung innovativer Technologien im Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg bereit. In vielen Einzelmaßnahmen werden neue innovative Technologien, wie niedrigere und näher am Gleis angeordnete Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer, die als Masse-Federsystem, die Lärmabstrahlung von der Schiene mindern sollen sowie hochelastische Schienenbefestigungen und Brückenabsorber erprobt.

Um diese neuartigen Werkzeuge der Lärmekämpfung in ihrer Wirkung durch die zuständige Behörde anerkennen lassen zu können, wird die akustische Wirkung aller Technologien durch Messungen nachgewiesen, damit sie in der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung eingesetzt werden können.

Die bundesweite Liste der Maßnahmen des Konjunkturpakets II können Sie unter www.deutschebahn.com/laermenschutz einsehen.

Die Maßnahmen zur Lärminderung müssen so gestaltet sein, dass kein Wettbewerbsnachteil für die Schiene entsteht. Verlagerungen des Verkehrs von der Bahn auf die anderen Verkehrsträger müssen vermieden werden, da hierdurch das Lärmproblem auf die Straße verlagert würde. Die Verringerung des Schienenlärms ist gemeinsames Ziel von Bundesregierung

und der DB AG. Dies ist im Interesse des Anwohners an Schienenstrecken und eines leistungsfähigen Schienengüterverkehrs, der zur Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums und zur Erreichung der CO2-Ziele (Kohlenstoffdioxid-Ziele) dringend gebraucht wird.

Bei eventuellen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.