

**Fragenkatalog**  
„Zug um Zug auf leisen Gleisen“

Antworten des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr vom 4. April 2012 (3:51 h pm)

**A Betriebstechnische Sofortmaßnahmen**

1

Güterzüge dürfen bis zu 100 km/h durch das Stadtgebiet fahren, eine hohe Geschwindigkeit bedeutet laute Fahrgeräusche.

Setzen Sie sich für ein innerstädtisches Tempolimit von bis zu 50 km/h für laute Züge ein, solange deutlich lärmindernde Maßnahmen (gem. TSI-Lärm) nicht wirksam greifen?

*Eine generelle Temporeduzierung kann für einen Knotenpunkt wie Bremen zu Kapazitätseinbußen führen, die sich auch über die Landesgrenzen hinweg auswirken, da der ohnehin kapazitiv bestimmende Abschnitt im nordwestdeutschen Eisenbahnnetz noch weniger durchlässig würde. Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen verursachte Kapazitätseinbußen müssten mit Verkehren zu anderen Tages- bzw. Nachtzeiten ausgeglichen werden.*

2

Zuglärm wirkt Nachts besonders störend.

Befürworten Sie ein Nachtfahrverbot (von 22 – 6 Uhr) für laute Güterzüge, die nicht der europäischen Norm der TSI-Lärm für Neuwagen entsprechen?

*Ein solches Fahrverbot würde auf Grund eines noch relativ hohen alten Fahrzeugbestands zu einem erheblichen kapazitiven Einbruch im Güterverkehr auf der Schiene führen, hätte negative Auswirkungen auf die bremischen Häfen und würde den insgesamt weniger umweltfreundlichen Straßentransport weiter begünstigen.*

*Die unterzeichnete Eckpunktevereinbarung zur Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreissystems (laTPS) auf dem Schienennetz der DB Netz AG hat zum Ziel, am Ende seiner Laufzeit im Jahr 2020, keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI-Lärm überschreiten mehr fahren zu lassen.*

3

Gesundheitlich wichtig sind Zeiten, in denen man sich vom Lärm erholen kann.

Befürworten Sie ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge, die nicht der TSI-Lärm entsprechen?

*Siehe Antwort zu Frage 2*

**B Schallvermeidung an der Quelle**

4

Eine zentrale Ursache für hohe Schallemissionen von Güterwagen ist deren veraltetes Bremssystem, das Räder und Schienen beschädigt (Riffelung).

Befürworten Sie die Lärmsanierung der rund 140.000 deutschen Lärmgüterwagen durch Austausch der veralteten Graugussklotzbremzen gegen K- oder LL- Sohlen innerhalb von 5 Jahren und setzen Sie sich für die Einführung des Programms „Besonders überwachtetes Gleis (BüG) im innerstädtischen Bereich ein, solange die Umrüstung nicht abgeschlossen ist?

Der Lärmsanierung von alten Güterwagen wird ein hohes Lärminderungsmaß zugesprochen und sollte das prioritäre Vorhaben bei der Lärminderung im Eisenbahnverkehr sein. Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise Ende 2012 ist ein wichtiger Schritt um die Umrüstung anzuregen. Ab dem Jahr 2021 strebt der Bund an, keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI-Lärm überschreiten, mehr fahren zu lassen. Generell ist die lückenlose Einführung der leisen Bremsen in 8 Jahren durchaus ambitioniert, aber erreichbar. Eine Frist von 5 Jahren erscheint unrealistisch.  
Der SUBV sieht in einer Ausweitung der sog. „Schienenstegdämpfer“ eine effektivere, preiswertere und gegenüber der DB Netz AG etwas einfacher durchzusetzende Methode im Vergleich zur Neueinführung eines Programms „BüG“.

5

Verantwortlich für eine Minderung des Verkehrslärms ist primär der Verursacher.

Setzen Sie sich für eine gesetzliche Regelung ein, die Verursacher des Bahnlärms zur Lärmsanierung ihres rollenden Materials innerhalb von 5 Jahren zu verpflichten?

*Siehe Antwort zu Frage 4*

6

Ein marktwirtschaftlicher Anreiz zur Lärmsanierung von Altwagen sind lärmabhängige Trassenpreise.

Setzen Sie sich für die ungehende Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen nach dem Bonus/Malus-System ein (wer leise fährt zahlt weniger, wer laut fährt zahlt mehr?)

*Ein solches System wird im Dezember 2012 eingeführt. Der SUBV wird sich für eine rasche schrittweise Erhöhung der Anreize zum Einsatz der leisen Bremsen einsetzen. Jüngst hat sich Bremen für die verbindliche Aufnahme des laTPS in das derzeit diskutierte Eisenbahnregulierungsgesetz eingesetzt.*

7

Man muss damit rechnen, dass einige Unternehmen ihr rollendes Material trotz finanzieller Anreize nicht lärmsanieren.

Befürworten Sie ein gesetzliches Fahrverbot für Lärmgüterwagen, die trotz angemessener Fristsetzung (7 Jahre) nicht lärmsaniert werden (vgl. § 38 BImSchG)?

*Die Eckpunktevereinbarung zum lärmabhängigen Trassenpreissystem beinhaltet das Ziel, keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI-Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG nach Ende der Laufzeit (2021), mehr fahren zu lassen (Abschnitt 5 der Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf dem Schienennetz der DB Netz AG vom 5. Juli 2011). Dieses Ziel wird seitens SUBV ausdrücklich unterstützt.*

8

Körperschall-Emissionen schwerer Güterzüge können Gebäude erschüttern.

Befürworten Sie eine Erweiterung des Sanierungsprogramms für Bestandsstrecken um den Erschütterungsschutz?

*Die Aufnahme von Fördermaßnahmen zum Erschütterungsschutz im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung bedarf der Aufstockung des finanziellen Rahmens und einer Änderung des Regelwerkes dieses Programms. Dafür muss der Bund sorgen.*

*Bremen untersucht derzeit, welche langfristigen Lösungen es für Bremen geben kann, damit schwere Güterzüge nicht zwangsläufig durch das Stadtgebiet fahren müssen. Damit diese Möglichkeit überhaupt in Betracht gezogen werden kann, müssen die Streckennetze um Bremen ausgebaut werden.*

*Die Lärmsanierung der Güterwagen wird sich auch positiv auf Erschütterungen auswirken.*

### **C Verbesserung der Rechtsposition von BahnbewohnerInnen**

9

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tag und bei 49 dB(A) in der Nacht, die Sanierungswerte dagegen liegen bei 70 dB(A) und 60 dB(A).

Befürworten Sie eine gesetzliche Absenkung der Sanierungswerte auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte?

*Die Lärmsanierungswerte sind nicht mehr zeitgemäß. Für die Absenkung dieser Werte bedarf es einer Änderung der 16. BImSchV.*

*Auf Bundesebene unterstützt Bremen eine Absenkung der Sanierungswerte und die Streichung des Schienenbonus.*

*Ohne eine Veränderung der Beurteilungsnormen bzw. Grenzwertregelungen werden viele für die Stadtentwicklung im Rahmen einer forcierten Innenentwicklung dringend neu für urbane Nutzungen zu erschließenden Stadträume nicht nutzbar sein und Bestandsgebiete einer weiteren Entwertung unterliegen.*

10

Zurzeit wird Eisenbahnlärm nach einem Mittelungspegel berechnet.

Befürworten Sie eine Revision des Mittelungspegels zugunsten einer Berücksichtigung von nächtlichen Spitzenpegeln wie bei Fluglärm?

*Die im Verkehrslärm anzuwendenden Rechenmethoden sind gesetzlich vorgeschrieben. Eine Änderung der Berechnungsvorschriften müsste auf Bundesebene diskutiert werden. Generell bestehen an Bahnstrecken regelmäßig hohe bis sehr hohe Dauerschallpegel. Die Ausweisung von Einzelschallpegeln würde hier keine andere Einschätzung ergeben. Daher erscheint es zunächst zielführender zu versuchen, die Auslöseschwellen der 16. BImSchV abzusenken und damit die Ansprüche auf Lärmschutz für die Bevölkerung auszuweiten.*

11

Die derzeit in Schallgutachten ermittelten Schallpegel sind irreführend, indem sie einen „Schienenbonus“ von 5 dB(A) abgezogen wird.

Befürworten Sie die Streichung des „Schienenbonus“ von 5 dB(A)?

*Bremen unterstützt die Abschaffung des Schienenbonus und fordert bereits jetzt regelmäßig bei Bauvorhaben an Bundesschienenwegen von der Berücksichtigung des Schienenbonus bei der Lärmberechnung abzusehen. Noch ist dieser jedoch gesetzlich festgeschrieben, so dass die Berücksichtigung juristisch gerechtfertigt ist.*

12

Das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung ist „freiwillig“.

Befürworten Sie einen einklagbaren Rechtsanspruch von BahnanwohnerInnen auf Lärmsanierung, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden – ohne einschränkende Wirkung des Baujahres des Gebäudes?

*Lärmsanierung findet an sogenannten Bestandsstrecken statt. Für Neubaustrecken gelten*

*die Regelungen der 16. BImSchV.*

*Ein derartig einklagbarer Rechtsanspruch auf Lärmschutz würde bedeuten, dass der Bund für den Schutz aller zukünftig entstehenden Gebäude an Bestandsstrecken verantwortlich ist und würde zukünftigen Bebauungsplänen und Wohneigentümern jegliche Verantwortung entziehen.*

*Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, die im Bereich einer Bahnlinie liegen, werden entsprechende Schutzbestimmungen für die zu entstehende Bebauung festgelegt.*

13

Häufig verlangt die Wirtschaft nach Subventionen, wenn staatliche Umwelt-Auflagen zusätzliche Investitionen erfordern.

Setzen Sie sich für eine Aufstockung des „freiwilligen“ Lärmsanierungsprogramms ein? Sind Sie für eine befristete Abschaffung der „Zwangsdividende“ der Bahn und der Verwendung der Mittel für Lärmschutz und Investitionen ins rollende Material, wie z.B. ein ergänzendes staatliches Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwagen (Finanzbedarf 500 – 600 Millionen €)?

*Die Aufstockung der finanziellen Mittel für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm hätte unter den bestehenden Bedingungen keine Auswirkungen für Bremen. 2014/2015 soll die Lärmsanierung in Bremen abgeschlossen sein. Weitere Maßnahmen sind somit in diesem Rahmen nicht zu erwarten.*

*Im nächsten Schritt muss das lärmabhängige Trassenpreissystem umgesetzt werden, das eine beschleunigte Umrüstung der Güterwagen anstoßen wird. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr setzt sich dafür ein, dass das System nach seiner Einführung rasch verschärft wird, um sicher zu stellen, dass die Umrüstung in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann. Die gezielte staatliche Förderung einzelner Verkehrsunternehmen ist auf Grund EU-rechtlicher Bestimmungen nicht umsetzbar.*

*Der SUBV fordert auf Bundesebene, dass die im Bereich der Eisenbahninfrastruktur (Netz, Stationen) erwirtschafteten Gewinne in diesen Tochtergesellschaften der DB AG verbleiben und dort reinvestiert werden. Dadurch wird das Eisenbahnnetz insgesamt moderner und damit auch leiser.*

#### **D Bremenspezifische Forderungen**

14

In einigen Wohnbereichen in Bremen gilt das „freiwillige“ Lärmsanierungsprogramm des Bundes als abgeschlossen, in anderen noch in der Planung.

In beiden Fällen bestehen Lücken im Lärmschutz.

Das Programm ist unter Einbeziehung des Schienenbonus und vor der Planung des Jade-Weser-Ports entstanden.

Befürworten Sie eine Neuauflage des Programms auf der neuen Datenbasis und ohne Schienenbonus auch für die schon abgeschlossenen Bereiche und dabei auch eine Schließung der Lärmschutzlücken in Bremen (je nach Situation: Lärmschutzwände, Gabionen, Schienenstegdämpfer, Lärmschutz an Gebäuden)?

*Bremen hat in den vergangenen Jahren stark vom freiwilligen Lärmsanierungsprogramm profitiert.*

*Die Zuständigkeit für dieses Programm und die damit verbundene Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes vom 7. März 2005 obliegt dem Bund.*

*Auch wenn für Bremen die Maßnahmen aus diesem Programm erschöpfend sind, wird mit einer Neuauflage dieses bundesweit geltenden Programms nur für Bremen nicht gerechnet.*

*Schienenbonus siehe Antwort zu Frage 11.*

*In allen in Planung befindlichen Maßnahmen werden die Prognosewerte für 2025 zu Grunde gelegt.*

15

Eine besondere Lärmquelle sind die zahlreichen Eisenbahnbrücken in Bremen.

Befürworten Sie die Entdröhnung aller Eisenbahnbrücken in Bremen, wie z.B. die Weserquerung Neustadt – Stephaniequartier?

*Die Entdröhnung von Stahlbrücken ist sehr kostenintensiv und findet daher auf Grund negativer Kosten-Nutzenbeurteilungen im Rahmen der Lärmsanierung in der Regel nicht statt. Stattdessen wird bei betroffener Wohnbebauung in der Regel passiver Lärmschutz angeboten. Die Kosten-Nutzen-Betrachtung ist fester Bestandteil des Regelwerks zum Lärmsanierungsprogramm des Bundes.*

*Im Rahmen der Brückenerneuerung wird darauf geachtet, dass alle künftigen Brücken mit entsprechendem Lärmschutz ausgestattet sind.*

*Die DB Netze hat zugesagt, die Brücken Cherbourgerstraße in Bremerhaven und Hastedter Heerstraße in den nächsten 5 Jahren zu erneuern.*

*Möglichkeiten zur Entdröhnung der Weserbrücke der Eisenbahnstrecke Bremen – Oldenburg werden derzeit durch die Deutsche Bahn geprüft.*

16

Die Werte der Schallpegel werden nicht durch Messungen sondern durch Berechnungen ermittelt.

Befürworten Sie Lärm-Messstationen in Bremen, um die tatsächliche Belastung an Lärm-schwerpunkten festzustellen?

*Lärmmessungen können aktuell nicht für die Beurteilung der Lärmbelastung herangezogen werden. Die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt gemäß der 16. BImSchV anhand von Berechnungen. Gemessene Werte können nicht gerichtlich verwertet werden.*

17

Die Aufenthaltsqualität für Zugreisende im Hauptbahnhof leidet unter der Lärmentwicklung durchfahrender Güterzüge.

Befürworten Sie lärmindernde Maßnahmen im Hauptbahnhof (beispielsweise Gabionen, besohlte Schwellen)?

*Die Lärmentwicklung im Hauptbahnhof ist sehr hoch. Langfristiges Ziel sollte sein, den Güterverkehr weitestgehend aus dem Hauptbahnhof herauszuhalten.*

*Im Rahmen anstehender Gleissanierungen muss mit der Bahn über den Einsatz von Schienenstegdämpfern, Unterschotten und besohnten Schwellen im Hauptbahnhof verhandelt werden.*

*Die Baumaßnahme Oldenburger Kurve führt zu einer Verbesserung der Güterverkehrsabwicklung aus dem Süden in Richtung GVZ und Oldenburg. Bisher mussten die Züge im Hauptbahnhof kreuzen und mehrere Weichen überfahren. Mit der Umstellung auf Linksfahrbetrieb und den Bau der Oldenburger Kurve kann dies in Zukunft vermieden werden.*

18

Wünschenswert wäre es, den Güterdurchgangsverkehr um Ortschaften herumzuleiten.

Befürworten Sie die Wiederaufnahme der Diskussion über alternative Umgehungsstrecken für den Güterfernverkehr um Bremen herum im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, gegebenenfalls auch als Alternative zur umstrittenen Y-Trasse?

*Der SUBV nimmt diese Diskussion aktuell wieder auf. Im Rahmen einer im Sommer beginnenden Untersuchung für den Eisenbahnknoten Bremen wird auch die Möglichkeit einer Umfahrungsmöglichkeit Bremens betrachtet. Dies kann eine gänzlich neue Strecke sein, es kann auch den Ausbau bereits vorhandener Infrastruktur bedeuten. In jedem Fall sollen die Ergebnisse rechtzeitig zur Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorliegen.*

19

Teilen Sie die Auffassung, wonach die Menschen nur einer verträglichen Gesamtbelastung von Straßen- und Schienenlärm ausgesetzt werden dürfen (Lärmkontingentierung)?

Begründung: an etlichen Stellen in Bremen ist die Lärmbelastung von allen Seiten und Verkehrsträgern enorm; nur eine Gesamtbetrachtung kann das Ausmaß der Beeinträchtigung der Bürgerinnen und Bürger deutlich machen und zu wirklich nachhaltigen Lösungen führen.

*Im Rahmen der anstehenden Lärmkartierung werden Überlagerungseffekte verschiedener Lärmquellen erfasst. Die Ergebnisse sind die Basis für die 2013 anstehende Lärmaktionsplanung in Bremen.*

20

Befürworten Sie, dass den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eine bessere und frühere Mitwirkung im Sinne des § 47 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm eingeräumt wird?

*Die Stadtgemeinde Bremen erarbeitet derzeit turnusgemäß aktuelle Lärmkarten. Für die anschließende Lärmaktionsplanung wird die Öffentlichkeit frühzeitig gemäß den Bestimmungen des § 47d Absatz 3 BImSchG eingebunden.*

*Für die Ausarbeitung von Lärmkarten (Lärmkartierung) an Schienenwegen des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt zuständige Behörde im Sinne von § 47e BImSchG. Die Ausarbeitung des zugehörigen Lärmaktionsplans fällt dagegen in die Zuständigkeit der Kommunen, die jedoch keine Durchgriffsrechte auf das Eisenbahnbundesamt oder die Deutsche Bahn haben. Die Öffentlichkeitsbeteiligung für Maßnahmen zur Verminderung des Eisenbahnlärms wird im Rahmen der übrigen Lärmaktionsplanung erfolgen.*

21

Setzen Sie sich dafür ein, dass auch für den Bahnlärm eine öffentlich tagende Lärmkommission eingerichtet wird?

*Der Einsatz einer Lärmkommission für Bahnlärm ist gegenwärtig nicht unbedingt zweckmäßig, da sie keine speziellen Rechte zur Beregelung des Bahnverkehrs besäße. Allerdings sollen die Beiräte im Rahmen der Lärmaktionsplanung und bei aktuellen Anlässen über die Entwicklungen und Planungen auf allen Ebenen informiert und beteiligt werden.*