

Pressemitteilungen zur

Anhörung des Verkehrsausschuss Deutscher Bundestag 14.12.2011

Bericht des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages 14.12.2011

Mehr als 30 Prozent der Bevölkerung von Straßenlärm betroffen

**Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(Anhörung) - 14.12.2011**

Berlin: (hib/MIK) Lärm kann krank machen. Darüber waren sich die Sachverständigen bei der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am Mittwochvormittag einig. Grundlage des Hearings waren ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ([17/4652](#)) „Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg Schienenbonus abschaffen“ sowie ein Antrag der SPD-Fraktion ([17/5461](#)) mit dem Titel „Für einen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm nachdrücklich verbessern“.

Professor Rainer Guski, Ruhr-Universität Bochum, wies in seiner schriftlichen Stellungnahme darauf hin, dass in der Lärmwirkungsforschung äquivalente Dauerschallpegel oberhalb von etwa 60 Dezibel (dB) am Tag und 50 dBA in der Nacht als gesundheitliche Bedrohung angesehen werden. Beziehe man diese Pegel auf die bundesdeutsche Wohnbevölkerung, dann bedrohe der Straßenlärm tags und nachts jeweils 30,9 Prozent der Bevölkerung, der Schienenlärm tags 9,3 Prozent und nachts 21,1 Prozent.

Für Wolfram Bartholomaeus von der Bundesanstalt für Straßenwesen handelt es sich bei der Festlegung von Grenzwerten bei Lärmvorsorge um „politische Entscheidungen“. Das wünschenswerte steht dabei dem finanziell Machbaren gegenüber und es müssten „vernünftige Kompromisse“ gefunden werden. Er wies in seiner Stellungnahme auf die Lärmschutzpakete der Bundesregierung aus den Jahren 2007 und 2009 hin, mit dem der Verkehrslärmschutz verbessert werden solle. Dazu habe der Bund 2006 die für Lärmsanierung zur Verfügung stehenden Mittel von 25 Millionen Euro auf 50 Millionen Euro pro Jahr verdoppelt sowie im vergangenen Jahr die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um drei dB abgesenkt. Diese Maßnahmen würden eine deutliche Verbesserung der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen darstellen. Grundsätzlich hielt er eine quellennahe Lärmbekämpfung für sinnvoll. Dies könne durch lärmarme Straßenbeläge, lärmgeminderte Reifen und zukünftig verstärkt auch durch lärmarme Fahrzeuge (Elektromobile) geschehen.

Christian Popp, Lärmkontor GmbH, kritisierte, dass in Deutschland eine systematische Erprobung von für den Innerortsbereich geeigneten Straßenbelägen mit lärmmindernder Wirkung fehle. „Gelingt es nicht, für die Innerortsstraßen, die die meisten Lärmbetroffenen in

Deutschland erzeugen, geeignete Straßenbeläge sicher zu identifizieren, werden die Kommunen weiter an individuellen Lösungen basteln“, sagte er.

Für Michael Jäcker-Cüppers von der Deutschen Gesellschaft für Akustik ist trotz einiger Fortschritte die Beeinträchtigung durch Verkehrslärm in Deutschland nach wie vor zu hoch. Relevante Teile der Bevölkerung seien Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Risiken durch Verkehrslärm befürchten lassen würden. Im Bereich der Straßenverkehrs würden diese Menschen vor allen an kommunalen Straßen wohnen. Die meisten Kommunen hätten jedoch keine Programme, die den Lärmsanierungsprogramm des Bundes an Bundesfernstraßen und –schienenwegen vergleichbar seien.

Beim Schienenverkehrslärm setzte sich Jäcker-Cüppers für die Abschaffung des Schienenbonus mindestens für Belastungen, die gesundheitliche Risiken mit sich bringen, ein. Der sogenannte Schienenbonus besagt, dass fünf dBA vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden. Ulrich Möhler, Möhler + Partner Ingenieure AG, wies auf die unterschiedlichen Schallpegel beim Lärm von der Schiene und der Straße hin. Während es beim Straßenverkehrslärm eine Dauerbelastung gebe, seien für den Schienenverkehrslärm nach Ruhephasen Pegelspitzen typisch. „Die Bahngeräusche werden als weniger andauernd und unausweichlich bewertet und der Bahnlärm wird insgesamt als weniger beeinträchtigend empfunden, da die Geräusche für Betroffene vorhersagbar sind“, schreibt er.

Möhler hielt eine generelle Abschaffung des Schienenbonus auf der Grundlage der jüngsten Untersuchungen der Lärmwirkungsforschung für „nicht begründbar“. Es habe sich jedoch gezeigt, dass der pauschale Ansatz des Korrekturwertes von fünf dBA für alle Situationen des durchgehenden Schienenverkehrs nicht angemessen sei. Insbesondere für die Situation überdurchschnittlich hoher Vorbeifahrt Häufigkeit von Güterzügen und mit geringen Abständen zwischen dem Verkehrsweg und der Wohnbebauung solle die Anwendung des Korrekturwertes überprüft werden.

Für Roland Diehl, Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (IG Bohr) hat sich der Schienenverkehrslärm inzwischen zu einem zentralem Umweltproblem entwickelt. Während sich beim Straßenlärm durch leisere Motoren lärmindernde Reifen und Straßenbeläge eine erfreuliche Entwicklung abzeichne, sei der Schienengüterverkehr auf Grund des noch immer „überwiegend eingesetzten (ur)alten Wagenmaterials laut wie eh und je“. Deshalb forderte er den Schienenbonus angesichts der zu erwartenden hohen Belastungen des Schienennetzes mit immer schnelleren, schweren und zahlreicheren Güterzügen „unverzüglich“ auszusetzen. „Wir können uns ein Privileg für den Bahnlärm nicht mehr leisten“, sagte er.

Die schriftlichen Stellungnahmen sind unter

http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a15/Oeffentliche_Anhoerungen/Verkehrslaerm_14_12_2011/Stellungnahmen/index.html abrufbar.

PM des Bremer Abgeordneten Uwe Beckmeyer 14.12.2011

Beckmeyer: Schwarz-Gelb vertagt Lärmschutz im Schienenverkehr

Zur heutigen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Thema Lärmschutz erklärt der Bundestagsabgeordnete für Bremen und Bremerhaven, Uwe Beckmeyer:

„Schwarz-Gelb hat den Lärmschutz wieder einmal vertagt.“ Der Ankündigung der Regierungskoalition, noch vor Weihnachten ein Gesetz zur Abschaffung des Schienenbonus vorzulegen, seien bisher keine Taten gefolgt, sagt der Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer. Dabei habe die heutige Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages sehr deutlich gezeigt, dass für die Menschen im Land mehr Schutz vor lauten Zügen dringend notwendig ist. Die Experten seien sich darin einig gewesen, dass weitere Maßnahmen erforderlich seien, um eine effektive Lärminderung zu erreichen. Die SPD fordere von der Bundesregierung seit langem, das noch 2009 von der Großen Koalition vorgelegte Verkehrslärmschutzpaket II rasch umzusetzen. „Neben der Abschaffung des Schienenbonus brauchen wir eine Umrüstung aller Güterwagen und eine Absenkung der Auslösewerte für Lärmsanierung“, betonte Beckmeyer. Um diese Maßnahmen zu finanzieren, müssten ausreichend Mittel bereit gestellt werden. „Doch der Bundesverkehrsminister entzieht der Deutsche Bahn AG 500 Millionen Euro an Zwangsdividende.“ Mit diesem Geld könnten weitere 700 km an bestehenden Bahnstrecken in Deutschland lärmsaniert bzw. sämtliche Güterwagen auf lärmarme Technik umgerüstet werden. Damit wäre eine Halbierung des Schienenlärms um rund die Hälfte möglich. Das wäre gut angelegtes Geld, so der SPD-Politiker.

„Daneben brauchen wir ein progressiv angelegtes, lärmabhängiges Trassenpreissystem.“ Deutschland benötige leistungsfähige Verkehrswege, aber nicht auf Kosten der Gesundheit der Menschen, die an Straßen, an Schienenwegen oder in den Einflugschneisen der Flughäfen leben. Allein im Zuge der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Port werden täglich 140 statt bisher 70 Güterzüge von Wilhelmshaven in Richtung Bremen fahren. „Hier müssen wir handeln.“ Doch die Bundesregierung habe in der Anhörung erneut deutlich gemacht, dass sie weder die Mittel für Lärmsanierung aufstocken noch die Rechtsvorschriften und den Handlungsspielraum für das Eisenbahn-Bundesamt stärken will. „Eigentlich will Schwarz-Gelb alles so belassen, wie es ist. Damit handelt Bundesminister Ramsauer wider besseres Wissen und schreibt den Rat aller Sachverständigen in den Wind.“

Presseerklärung der CDU/CSU 15.12.2011

[Dirk Fischer](#), [Daniela Ludwig](#)

Lärmschutz an Schienenwegen verbessern

Schienenbonus nicht mehr sachgerecht

Insbesondere das gestiegene Schienengüterverkehrsaufkommen führt zu einer erheblichen Lärm-Mehrbelastung für Anwohner an Bahnstrecken. In einer Anhörung diskutieren heute Experten und Parlamentarier im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über Möglichkeiten, den Lärmschutz zu verbessern. Dazu erklären der verkehrspolitische Sprecher

der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Dirk Fischer, sowie die zuständige Berichterstatterin, Daniela Ludwig:

„Der Güterverkehr auf der Schiene ist in den vergangenen Jahren erfreulicherweise stark gestiegen. Prognosen zeigen, dass diese Entwicklung weiter anhält. Das bedeutet für viele Anwohner: mehr Verkehrslärm. **Daher müssen wir dringend für den Lärmschutz neue Weichen stellen.**

Für neu zu planende Schienenwege sollen strengere Lärmschutzanforderungen gelten als bislang. Das muss zeitgleich auch für neue freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen gelten.

Die Abschaffung des Schienenbonus trifft auf uneingeschränkte Befürwortung der Experten: Die Sachverständigen haben in der heutigen Sitzung ausführlich dargelegt, dass der Schienenbonus weder zeitgemäß noch sachgerecht ist. Daher wollen die Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und FDP die notwendigen gesetzlichen Maßnahmen treffen, um den Schienenbonus abzuschaffen. So wie es im Koalitionsvertrag vereinbart wurde.

Im Vordergrund steht die Lärmreduzierung an der Quelle. Dies wird z.B. mit dem zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG vereinbarten System über lärmabhängige Trassenpreise erreicht. Dies tritt Ende 2012 in Kraft. Damit wird ein Anreiz für die Umrüstung zu Güterwagen mit leisen Bremsen geschaffen. Zusätzlich soll dies durch ein Förderprogramm bis 2020 aus Lärmsanierungsmitteln unterstützt werden.

Das Pilot- und Innovationsprogramm des Bundes „Leiser Güterverkehr“ ist für uns ein weiterer wichtiger Pfeiler des Lärmschutzkonzeptes des Bundes.“

Hintergrund:

Mit ihrem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II strebt die Bundesregierung an, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr bis 2020 um 50 Prozent zu reduzieren. Für Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen jährlich 100 Millionen Euro Haushaltsmittel zur Verfügung. Der Schienenbonus ist ein Korrekturwert, bei dem 5 db(A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden. So ist es bisher in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmisionsschutzgesetzes geregelt.

PM Bündnis 90/Die Grünen vom 14.12.2011

Verkehrslärm: Bundesregierung uneinig, Lösungen lassen auf sich warten

Zum Problem Verkehrslärm erklären Dr. Valerie Wilms, Sprecherin für Bahnpolitik, und Stephan Kühn, Sprecher für Verkehrspolitik (Fraktion Bündnis 90/Grüne):

Die Bundesregierung hat keinen Plan, wie wir beim Lärmschutz vorankommen. Sie kann weiterhin nicht konkret sagen, wann der Schienenbonus abgeschafft werden soll, damit neue Schienenstrecken endlich leiser werden. Der Parlamentarische Staatssekretär verwies lediglich unbestimmt auf das Jahr 2012.

Es besteht offenbar Uneinigkeit sowohl innerhalb der Bundesregierung als auch mit den Koalitionsfraktionen. Je länger eine Einigung hinausgezögert wird, desto länger werden zu laute Neubaustrecken geplant und gebaut.

Eine wesentliche Ursache für Lärm sind zu laute Fahrzeuge. Während Minister Ramsauer in Berlin leisere Autos fordert, setzt er sich in Brüssel für lasche Grenzwerte ein und verhindert so Fahrzeuginnovationen zur wirksamen Lärmbekämpfung. Der deutsche Vorschlag für eine neue EU-Fahrzeuiglärmmrichtlinie schöpft das technisch mögliche Minderungspotential nicht annähernd aus.

Wir haben kein Verständnis, dass bei diesen Problemen Lösungen so lange auf sich warten lassen.

PM der SPD Bundestagsfraktion Gustav Herzog 14.12.

Lärmschutz wieder einmal vertagt

Anlässlich der öffentlichen Anhörung zum Verkehrslärm erklärt der zuständige Berichterstatter der SPD-Bundestagsfraktion Gustav Herzog:

Diese Koalition und diese Bundesregierung produzieren wieder einmal nichts als bloße Ankündigungen. Noch vor einigen Tagen ging durch die Presse, dass Union und FDP den Aufstand gegen den eigenen Minister proben. Es sollte angeblich ein Gesetz zur Abschaffung des Schienenbonus vorlegt werde. Noch vor Weihnachten sollte es in die erste Lesung gehen – also diese Woche. Eine solche Initiative hätten wir mit deutlichen Worten begrüßt, doch was ist daraus geworden? Wieder einmal ist es nur eine Ankündigung, wieder einmal wird vertagt während Nacht für Nacht die Menschen von lauten Zügen aus dem Schlaf gerissen werden.

Nicht dass die Abschaffung des Schienenbonus etwas konkret an der Lärmsituation an Bestandsstrecken ändern würde. Allerdings wäre es endlich ein Signal dafür, dass Ernst gemacht wird mit Ankündigungen und dass Licht am Horizont der verlärmten Orte dieser Republik zu sehen ist.

Neben der Abschaffung des Schienenbonus brauchen wir eine Umrüstung aller Güterwagen und eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung. Zur Finanzierung dieser Maßnahmen müssen ausreichend Mittel bereitgestellt werden. 500 Millionen Euro entzieht der Bundesverkehrsminister der Deutschen Bahn an Zwangsdividende. Damit könnten weitere 700 km Bestandsstrecke lärmsaniert oder sämtliche Güterwagen umgerüstet werden. Letzteres wäre in einem Zeitraum von fünf Jahren gemacht. Dies hätte eine flächendeckende Reduzierung des Schienenlärms um zehn dB(A) zur Folge, was einer Halbierung gleich käme. Das wäre gut angelegtes Geld und das wären Taten statt Worte.

Flankierend brauchen wir ein progressiv angelegtes lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTP) und kein verwaschenes Eckpunktepapier. Zumal ein LaTP, wie es aus diesen Eckpunkten entwickelt würde, niemals eine Anreizwirkung zur Umrüstung entfalten wird, wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen treffend feststellt.

Die Schweiz ist uns Jahre voraus, denn sie fördert nicht nur lärmarme Güterwagen seit 2002 sondern verdreifacht ab 2013 den Bonus für scheibengebremste und damit besonders lärmarme Wagen. Die Latte muss höher gehängt werden – im Lärmschutz gibt es kein

Ausruhen, denn zu viel hängt davon ab. Bahnindustrie und Forschung liefern fertige Lösungen für 10-20 dB(A) leisere Bahnverkehre. Da muss die Reise hingehen, doch dafür braucht es mehr als bloße Ankündigungen. Im Kampf gegen den Lärm müssen wir langfristig denken und schon jetzt die zweite Stufe zur Lärminderung anlegen, ganz nach dem Schweizer Vorbild.

Weiteres zeigt die Anhörung: über 30 Prozent der deutschen Bevölkerung ist tags einem Schallpegel über 60 dB(A) und nachts über 50 dB(A) durch Straßenlärm ausgesetzt. 30 Prozent gelten damit als gesundheitlich bedroht. Auch hier gibt es wichtige Stellschrauben, wie Fahrzeugdesign, Fahrbahnoberflächen, allgemeine Tempolimits und vor allem eine Sensibilisierung und Aufklärung der Gesellschaft. Eine Kennzeichnung der Geräuschemissionsklassen von Fahrzeugen und Reifen müssen Verbraucher in die Lage versetzen, sich für leise Fahrzeuge entscheiden zu können. Eine Finanzierung des Lärmschutzes an der Straße nach dem Verursacherprinzip kann Anreiz und Entscheidungshilfe beim Kauf von PKW und Zweirädern sein. Auch die LKW-Maut braucht dringend eine Lärmkomponente, die Wirkung entfaltet und Fahrzeugbauern neue Entwicklungsziele vorgibt.

PM der Landesregierung RP 13.12.2011

Erklärung der Umweltministerinnen aus RP, Frau Höfken, und HE, Frau Puttrich

Schienenlärmbonus abschaffen

Mit Blick auf die Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages zum so genannten „Schienenbonus“ fordern die Umweltministerinnen Ulrike Höfken aus Rheinland-Pfalz und Lucia Puttrich aus Hessen, die Privilegierung von Bahnlärm aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zu streichen.



Bahnlärm im Mittelrheintal; Bild: rlp-Archiv

„Es kann nicht sein, dass Bahnlärm weiterhin als weniger störend eingeordnet wird als anderer Verkehrslärm. Dass es genau umgekehrt ist, zeigt sich im Mittelrheintal, wo der abrupte Pegelanstieg durchrasender Güterzüge die Menschen nachts aus dem Schlaf reißt“, betonen die Ministerinnen. Dass der Schienenbonus auch am Tage keinerlei Berechtigung habe, bestätigte eine neue Studie, die beide Umweltministerien in Auftrag gegeben haben.

Die lauten Güterzüge fahren teils im Minutentakt durch das Mittelrheintal, auch nachts. Aus der Studie geht hervor, dass sich 45,1 Prozent der Anwohnerinnen und Anwohner durch den Bahnlärm und 15 Prozent durch Erschütterungen hoch belästigt fühlen. Von den Befragten haben nur 10,9 Prozent Anspruch auf Schallschutzfenster. Etwa jeder fünfte leidet unter starken oder äußerst starken Einschlafstörungen, kann weder durchschlafen noch ausschlafen.

Die Studie wurde im Rahmen des 10-Punkte-Programms „Leises Rheintal“ von Rheinland-Pfalz und Hessen durchgeführt. Sie ist Bestandteil des Pilotvorhabens „Wirkungsbezogener Bahnlärmindex“ der benachbarten Bundesländer, das voraussichtlich im Frühjahr 2012 abgeschlossen und vorgestellt wird.