

Kernforderungen zur Reduktion des Schienenlärms

Ausgangslage:

Nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes ist es unumgänglich, mehr Verkehr auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Dies gilt insbesondere auch für den stark zunehmenden Güterverkehr.

Die Zunahme der Verkehrsleistung ging und geht jedoch einher mit einer zunehmend höheren Belastung große Teile der Bevölkerung durch krankmachenden Schienenlärm.

Trotz Erkennens dieser Problemlage durch Infrastruktur-Betreiber, Verkehrsunternehmen, Wageneinsteller und auch Ministerien und Politik, blieben wesentliche Fortschritte in der Lärmbekämpfung in den vergangenen 10 Jahren aus. Dabei stehen schon heute lärmreduzierende Techniken an Fahrzeugen und Infrastruktur zur Verfügung, ordnungsrechtliche Rahmensetzungen und finanzielle Anreizprogramme wurden bei anderen Verkehrsträgern längst angegangen.

Auch sind Perspektiven in Sachen Lärmreduktion derzeit nicht zu erkennen. Die Abschaffung des Schienenbonus nach vielen Jahren Diskussionen ist zwar richtig, doch dadurch verändert sich in der tatsächlichen Lärmbelastung auf absehbare Zeit nichts. Die seit Jahren angekündigte Umrüstung der Güterwagen auf die sogenannte LL-Sohle scheitert nicht nur an der noch immer nicht stattgefundenen Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt. Selbst nach einer möglichen Zulassung gibt es nur wenig Anreize für die Unternehmen, die entsprechenden Wagen auch tatsächlich umzurüsten.

Die Einführung des Instrumentes "lärmabhängiger Trassenpreise", die der VCD seit vielen Jahren fordert, begrüßen wir ausdrücklich. Eine Lenkungswirkung ist insbesondere durch die nur minimale Spreizung von Bonus und Malus leider nicht zu erwarten.

Die fehlenden Fortschritte in der Lärmbekämpfung führen zu dramatischen Entwicklungen. Die Akzeptanz für das System Schiene sowie den Ausbau dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers schwindet. Und: Die Glaubwürdigkeit der Politik sinkt weiter rapide. Viele Menschen in den betroffenen Regionen fühlen sich allein gelassen.

Folgendes ist aus Sicht des VCD vordringlich, um die Menschen besser vor Schienenlärm zu schützen und den Verkehrsträger gleichzeitig zu fördern.

Verabschiedung eines integrierten Maßnahmenkonzeptes mit einem konkreten Fahrplan und der Bereitstellung der dazu notwendigen Finanz-Mittel unter besonderer Berücksichtigung sensibler Regionen.

Die Reduktion der Lärmbekämpfung auf einzelne Maßnahmen wie z.B. der Umrüstung bestehender Güterwagen ausschließlich auf die LL-Sohle ist nicht nur nicht ausreichend, sondern verschleppt die Lärmreduktion auf für die Gesundheit noch akzeptable Lärmwerte auf die nächsten Generationen. Größere Lärm-Reduktionswirkungen können sich dann entfalten, wenn nicht nur Maßnahmen an den Fahrzeugen, sondern auch an der Infrastruktur (sowohl baulich wie auch in der Pflege und der Nutzung) direkt getätigt werden.

Pflicht zur akustisch optimierten Schienenpflege Umgerüstete "leise" Wagen auf "lauten" Gleisen machen keinen Sinn. Das "Besonders überwachte Gleis" beweist die Vorteile einer entsprechenden Schienenpflege und sollte kurzfristig in allen sensiblen Regionen wie z.B. im Rheintal verpflichtender Standard sein.

Lärm-Monitoring

Eine einmalige Umrüstung der Bremssysteme bietet keine Gewähr für dauerhafte Lärminderung. Notwendig ist eine regelmäßige Überprüfung, ob die Wagen tatsächlich noch lärmreduziert unterwegs sind.

Höhere Standards bei Neufahrzeugen.

Da das Fahrzeugmaterial auf der Schiene eine hohe Lebensdauer (40 Jahre) hat, müssen für die Zulassung neuer Fahrzeuge deutlich höhere Anforderungen nach aktuellem Stand der Technik gelten (z.B. Scheibenbremsen). Der Bund setzt sich auf europäischer Ebene für entsprechende Vorgaben ein.

gleiche Anforderungen für Lärmsanierung und Lärmvorsorge

Aktiver Schallschutz muss Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen haben. (auch im Bundeshaushalt)

stärkere Spreizung Bonus-Malus bei Lärmabhängigen Trassenpreisen.

Nur dann macht der Einsatz lärmarmen Techniken für die Verkehrsunternehmen/Wageneinsteller Sinn. Einführung von Trassenpreis-Differenzierungen nach Geräuschemissionen, um die Umsetzung innovativer Lärminderungsmaßnahmen zu stimulieren.

Wenn eine staatliche Förderung zur Umrüstung/Einsatz lärmarmen Techniken erfolgt, sollte diese eine klare zeitliche Befristung haben (stärkere Förderung zu Beginn)

Betriebseinschränkungen für laute Züge

Viele Unternehmen sind eher innovations-resistent und auch durch Förderzuschüsse nicht zu motivieren. Es bedarf zeitnahe einer klaren Ansage, was geschehen wird, wenn auf den Einsatz lärmarmen Systeme verzichtet würde. Obwohl der VCD Betriebseinschränkungen im Schienenverkehr bisher ablehnte, gibt es gute Gründe, direkt nach Ende steuerlicher Förderung Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Schienenlärm (Artikel 2 Grundgesetz) umzusetzen. Dies könnten Nachfahrverbote, Durchfahrtverbote in sensiblen Regionen, Tempolimits oder ähnliches sein.

Sensible Regionen entlasten:

Im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans müssen lärmärmere Trassierungen Priorität erhalten. Es kann nicht sein, dass Personenverkehre entlang von Autobahnen geführt werden, während die lauterer Güterzüge durch die Ortschaften rollen sollen (Karlsruhe-Basel) oder neue Güterzugkorridore durch Großstädte geführt werden. Ein kompletter Neubau von Güterverkehrs-Trassen als Ersatz für Strecken durch sensible Räume erscheint kurzfristig unrealistisch. Der kapazitative Ausbau von Bestandsstrecken gerade im Hafenhinterlandverkehr ist jedoch machbar/finanzierbar und kann einen Teil der Verkehre von hochbelasteten Strecken verlagern.

Finanzierung durch Lärmcent

Die Bekämpfung des Verkehrslärms darf nicht an Schuldenbremse scheitern. Um eine stetige Finanzierung sicher zu stellen, muss über neue Finanzierungsinstrumente nachgedacht und entschieden werden. Der Aufschlag eines Lärmcents auf die Mineralölsteuer wäre ein solcher Ansatz. Eine einseitige Belastung des Verkehrsträgers (Schiene) ist zu vermeiden, wenn man den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern nicht noch weiter verzerren will.

Absolute Schutzziele

Die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 (Bundesregierung, DB AG) ist zwingend geboten, aber nicht ausreichend. Denn selbst nach einer Reduktion um 10 dB (A) ist der Schienenlärm vielerorts weit über jenen Werten, die als gesundheitlich unbedenklich gelten. Notwendig sind absolute Grenzwerte - sowohl was die Mittelungspegel angeht, als auch die Lärmspitzen.

Verbindlichkeit sicherstellen

Politische Ankündigungen und Vorgaben, schärfere Grenzwerte oder auch Förderprogramme bringen nichts, wenn deren Umsetzung nicht vollzogen bzw. überprüft werden, oder eine Nachsteuerung nicht stattfinden.

Klärung der Verantwortlichkeiten:

Was ist in der Verantwortung des Staates, was in der Verantwortung der EU, und was in der Verantwortung der Infrastruktur-Betreiber bzw. der Verkehrsunternehmen? Die Nichtverantwortlichkeiten zwischen den Ministerien einerseits, bzw. zwischen DB AG und Politik andererseits zeugen vom Desinteresse aller Beteiligten an zeitnahen Lösungen.

Michael Ziesak

Bundesvorsitzender VCD