

Dialogpapier Schienenpakt

AG 4: Lärmemissionen senken

Thema: Leisere Bahn

1. Ziele:

Die Regierungskoalition verfolgt das Ziel der Reduzierung des Schienenlärms bei gleichzeitig deutlicher Zunahme des Verkehrs auch an Bestandsstrecken, um immer mehr Verkehr auf die Schiene verlagern, die Akzeptanz des Schienenverkehrs dauerhaft sichern und weiteres Wachstum ermöglichen zu können.

Vgl. Koalitionsvertrag Zeilen 5638-39 („Lärm ist in unserem dichtbevölkerten Land ein großes Problem. Den durch Mobilität verursachten Lärm wollen wir deutlich reduzieren.“) und 5646-48 („Wir wollen bei deutlicher Verkehrszunahme auch an Bestandsstrecken der Schiene ... flexibel erhöhte Lärmschutzmaßnahmen ergreifen.“).

Konkret geht es um die Halbierung des Schienenlärms bis 2020, das Hinwirken auf das Verbot lauter Güterwagen auch auf EU-Ebene und die Weiterentwicklung des lärmabhängigen Trassenpreissystems. Einen weiteren inhaltlichen Schwerpunkt bildet die Förderung der Entwicklung und Markteinführung von innovativen Lärmschutztechniken und lärmarmen Güterwagen.

Erklärte, im Koalitionsvertrag konkret vereinbarte Ziele sind darüber hinaus Regelungen zur Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen mit besonderer Bedeutung für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft, die Prüfung einer stärkeren Verschränkung von Lärmsanierung und Lärmaktionsplanung und die Einführung eines Lärmmonitorings.

2. Herausforderungen

Das zentrale Ziel der Halbierung des Schienenlärms kann nur dann erreicht werden, wenn die Umrüstung der Bestandsgüterwagen zügig erfolgt. Die deutliche Senkung des Schienenlärms ist für eine bessere Akzeptanz der Schiene in der Bevölkerung entscheidend. Das stellt den Bund vor eine Reihe von Herausforderungen.

Der Bund stellt eine Vielzahl von Förderungen – sowohl für Fahrzeuge (Umrüstungsförderung, Innovationsprämie TSI Lärm +) als auch bei stationärem Lärmschutz (Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert (I-LENA)) bereit, die zum Teil mit der Branche abgestimmt bzw. von dieser erwünscht waren. Trotzdem zeigt sich, dass die Programme nicht entsprechend genutzt werden. Nach der Evaluierung stagnieren die Umrüstungszahlen. Die Wagenhalter müssen dazu bewegt werden, die Umrüstung zügig fortzusetzen.

Eine weitere große Herausforderung ist die Durchsetzung EU-weiter Regelungen für leise Güterwagen ab 2021, denn die EU plant die Einführung von „quieter routes“ ab Ende 2024. Dies steht jedoch im Konflikt zum Schienenlärmschutzgesetz und dem Verbot lauter Güterwagen ab Ende 2020.

Bei der Weiterentwicklung des lärmabhängigen Trassenpreissystems ist darauf zu achten, dass der Anreiz zur Umrüstung erhalten bleibt. Gleichzeitig ist das im Masterplan Schienengüterverkehr genannte Ziel der Trassenpreissenkung zu berücksichtigen.

Im Bereich des Lärmschutzes wurden bereits viele Techniken entwickelt. Die Förderung der Erprobung muss mit Blick auf eine breite spätere Nutzung (Wirtschaftlichkeit, Kosten-Nutzen) erfolgen, so wie beim Projekt „Innovativer Güterwagen“, bei dem die Entwicklung lärmarmen, energie-effizienter und wirtschaftlicher Güterwagen gezielt gefördert wird.

Der stationäre Lärmschutz in Bereichen mit Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft muss die besonderen Verhältnisse vor Ort angemessen berücksichtigen. Lärmschutzwände müssen sich dort besonders harmonisch in das Stadt- bzw. Landschaftsbild einfügen. Es wäre fatal, wenn das Wahrzeichen einer Stadt hinter einer Lärmschutzwand verschwände. Zum einen bedarf es entsprechender Techniken, mit denen besondere städtebauliche und landschaftliche Aspekte angemessen berücksichtigt werden können, zum anderen muss auch dieser Lärmschutz finanzierbar sein.

Die Lärmsanierung und die Lärmaktionsplanung fußen auf unterschiedlichen Parametern. Rund 22 % der in der Lärmsanierung erfassten Bereiche werden von der Lärmaktionsplanung nicht erfasst. Bei der Harmonisierung ist deshalb unbedingt darauf zu achten, dass keine bisher im Gesamtkonzept der Lärmsanierung enthaltenen Bereiche entfallen.

Das Lärm-Monitoring muss die wesentlichen Verkehre in Deutschland erfassen. Um die Messungen nicht zu verfälschen, müssen die Messstellen an Stellen eingerichtet werden, die von Umgebungslärm frei sind.

3. Maßnahmen

- *Welche Maßnahmen leistet der Bund bereits?*
- *Welche Maßnahmen plant der Bund?*
- Um das ehrgeizige Ziel der Halbierung des Schienenlärms bis 2020 erreichen zu können, verfolgt die Bundesregierung die 3-Punkte-Strategie leise Schiene: Fördern, ertüchtigen, Regulieren.
 - **Fördern:** Die BMVI-Förderung der Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik ist ein Erfolgsmodell. Bisher sind über 50 Prozent der Güterwagen mit leisen Bremssohlen ausgestattet. Zur Umrüstung bis 2020 sind über 165.000 Güterwagen angemeldet. Hierfür werden insgesamt über 300 Mio. Euro investiert - mit einem Förderprogramm des Bundes in Höhe von 152 Mio. Euro und einem lärmabhängigen Trassenpreissystem, das die DB AG 2012 eingeführt hat. Seitdem gilt, dass laute Züge mehr zahlen als leise. Seit Juli 2017 wird zudem die Innovationsprämie „TSI Lärm+“ gewährt, wenn Wagenhalter besonders leise Güterwagen beschaffen oder Bestandswagen entsprechend umrüsten.
 - **Ertüchtigen:** Das BMVI wendet jährlich über 100 Mio. Euro für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten (unter anderem durch Lärmschutzwände) weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden.
 - **Regulieren:** Mit der im Jahr 2014 überarbeiteten Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms. Innovative Technik kann nun jederzeit mit ihren akustischen Kennwerten anerkannt und in Planfeststellungsverfahren rechtssicher berücksichtigt werden.

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet zudem ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 grundsätzlich das Fahren lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz.

- Besondere Beachtung verdient das ZIP-Projekt „Innovativer Güterwagen“, mit dem die Entwicklung lärmarmen, energieeffizienter und wirtschaftlicher Güterwagen gefördert wird. Das Projekt wurde von Bundesminister Scheuer am 14.08.2018 in der DB-Werkstatt Berlin-Grünwald der Öffentlichkeit vorgestellt und gehörte zu den vielbeachteten Höhepunkten bei der InnoTrans im September. Das Projekt wird im Dezember 2018 abgeschlossen.
- Beim Projekt „Innovatives Triebfahrzeug“ ist angedacht, alternative Antriebstechnologien und lärmarme Komponenten bei Lokomotiven und Triebwagen zu erforschen. Durch den Einsatz von alternativen Antrieben könnten auf nicht- oder teilelektrifizierten Strecken Feinstaub- und Stickoxid- sowie CO₂-Emissionen verringert werden. Die Mittel für das Projekt sollen im parlamentarischen Verfahren eingeworben werden.
- Die Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert, kurz I-LENA, beschäftigt sich mit der Erprobung stationärer Lärmschutztechniken am Gleis. Das Projekt läuft bis Ende 2020.
- Das Gesamtkonzept und die Förderrichtlinie Lärmsanierung wurden überarbeitet. Wesentliche Änderungen zur FöRL sind Regelungen zur Gestaltung von Lärmschutz in Bereichen mit Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft, Wegfall der 1974-Regelung, Ausweitung der Regelungen zur Finanzierung von passivem Lärmschutz. Beim Gesamtkonzept erfolgte die Neuermittlung des Sanierungsbedarfs aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus und der Absenkung der Auslöswerte, was eine neue Priorisierungsliste, die Aufnahme bisher nicht erfasster Bereiche und die Feststellung eines Nachsanierungsbedarfs zur Folge hatte. Die Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept werden im Herbst 2018 veröffentlicht.
- Für das Projekt „Harmonisierung Lärmsanierung und Lärmaktionsplanung“ mit dem Ziel der Zusammenführung beider Instrumente wurde das Vergabeverfahren eingeleitet (Angebotsfrist: 04.10.2018). Die Laufzeit des Projektes beträgt drei Jahre
- Weit fortgeschritten sind die Vorbereitungen des Lärm-Monitorings: das Konzept wurde erstellt, alle Messstellen sollen im Laufe des Jahres 2018 eingerichtet werden.

Leitfragen der AG:

- Sind die Herausforderungen richtig beschrieben? Wie sollten sie ggf. ergänzt oder präzisiert werden?
- Wie ist eine Weiterentwicklung des lärmabhängigen Trassenpreissystems - ohne den Einsatz von Bundesmitteln - vorzusehen, die einen Anreiz zur Umrüstung setzt und gleichzeitig das im Masterplan Schienengüterverkehr ausgegebene Ziel der Trassenpreissenkung berücksichtigt?
- Was kann der Sektor beitragen, um die Umrüstung zu beschleunigen?
- Was kann der Sektor dazu beitragen, Fahrzeuge über die TSI Lärm-Vorgaben hinaus leiser zu machen?
- Welche Aktivitäten sind sinnvoll, um europaweit die ausschließliche Verwendung leiser Güterzugwagen zu gewährleisten?