

Lärmschutz an Schienenwegen

Beschlussempfehlung

1. Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen, soweit
 - a) die Überprüfung der Priorisierung der Strecke im Lärmsanierungsprogramm mit dem Ziel der Erhöhung der Mittel im Bundeshaushalt,
 - b) die beschleunigte Umrüstung der Bestandsgüterwagen vor Ablauf der festgelegten Acht-Jahres-Frist,
 - c) die Reduzierung der Geschwindigkeit in der Nacht und
 - d) die kurzfristige Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Krankenhauses in Coswig angesprochen sind,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Die Petenten fordern eine Reduzierung des Bahnlärms in ihrem Wohnumfeld entsprechend den gesetzlichen Vorgaben, zum Beispiel durch die generelle Geschwindigkeitsreduzierung in Ortslagen.

Zur Begründung ihres Anliegens tragen die Petenten im Wesentlichen vor, der Zugverkehr auf der Strecke Berlin-Dresden (Streckenummer 6248) habe südlich der neu gebauten Verbindungskurve Weißig-Böhla (Streckenummer 6274) deutlich zugenommen, da Züge von der Dresden-Leipzig-Strecke nun dort entlang führen. Überdies würden nach der Sanierung der Strecke 6248 nun deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren. Insbesondere nachts habe die Lärmbelastung durch den Güterverkehr zugenommen. In Spitzen erreiche

die Lärmemission 100 dB(A). Ursache dafür seien die „Profitmaximierung durch die Deutsche Bahn (DB) AG“ und die Nutzung alter Waggons durch die verschiedenen Bahnunternehmen. Aus diesen Gründen fordere man aktive Lärmschutzmaßnahmen, eine Geschwindigkeitsreduzierung, Schallpegelmessungen, die vollständige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses, eine Absicherung des Bahnkörpers, ein Fahrverbot für Güterzüge nachts und an Sonn- und Feiertagen, die Abschaffung des Schienenbonus sowie die sofortige Lärmsanierung an der Schienenstrecke Berlin-Dresden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu dieser Petition liegen dem Petitionsausschuss 2.474 Unterschriften vor.

Der Petitionsausschuss hat auch der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, zu der Eingabe Stellung zu nehmen. Darüber hinaus führte der Ausschuss am 12. April 2013 einen Ortstermin durch, machte sich ein Bild von der Situation in Coswig und Weinböhlen und erörterte die Situation mit den Petenten sowie Vertretern der Bundesregierung, des Freistaates Sachsen, der betroffenen Gemeinden und der DB AG. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich, u. a. unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte, wie folgt zusammenfassen:

Schienenlärm ist ein vielerorts in der Bundesrepublik auftretendes Problem.

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nur bei Neuerrichtungen oder wesentlichen Änderungen bestehender Schienenwege besteht. Der Gesetzgeber hat in den §§ 38 bis 43 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der daran anknüpfenden 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) das Lärmschutzsystem für Straßen und Schienenwege abschließend geregelt und ausschließlich Regelungen zur Lärmvorsorge getroffen. Dies stellt im Grundsatz eine bewusste Entscheidung gegen Ansprüche auf Lärmsanierung an bestehenden Strecken dar.

Der Ausschuss hält fest, dass bei den Planfeststellungsverfahren für den

Ausbau der Eisenbahnstrecke im Bereich der Großen Kreisstädte Radebeul und Coswig sowie der Gemeinde Weinböhla von täglich 281 Zügen ausgegangen wurde. Die erforderliche schalltechnische Betrachtung war Gegenstand der Planfeststellungsverfahren. Die 16. BImSchV gibt ein Verfahren zur Berechnung des Schienenverkehrslärms vor. So werden die Emissionen an der Strecke über einen längeren Zeitraum einheitlich bewertet und so eine verlässliche Bemessung baulicher Schutzauflagen ermöglicht. Mit der Planfeststellung wird über die Festsetzung notwendiger Auflagen zum Lärmschutz für die Inbetriebnahme von Strecken oder anlässlich wesentlicher Änderungen entschieden.

Laut Planfeststellungsbeschluss sind in Weinböhla Lärmschutzwände bahnrechts von km 17,580 bis km 18,740 und bahnlinks von km 17,580 bis km 17,80 der Strecke Berlin-Dresden zu errichten. Wegen einer zeitlichen Begrenzung durch das Ende der Totalsperrung der Strecke Dresden-Elsterwerda konnten die Lärmschutzwände bislang nur im Bereich von km 17,580 bis km 17,635 beidseitig errichtet werden. Außerdem wurde im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses der grundsätzliche Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für 91 Wohngebäude festgeschrieben. Was die Anordnung von Schutzplanken oder Schutzgeländern betrifft, stellt der Petitionsausschuss fest, dass diese teilweise dem Planfeststellungsbeschluss entsprechend errichtet wurden.

Nach Ansicht des Petitionsausschusses ist der Schutz der Bürger vor Verkehrslärm ein wichtiges Anliegen und eine enorme Herausforderung für alle beteiligten Akteure. Vor diesem Hintergrund weist der Ausschuss darauf hin, welche Bemühungen unternommen werden, um dem Problem im Rahmen der bestehenden technischen und finanziellen Möglichkeiten auf verschiedenen Weisen zu begegnen:

Die Bundesregierung verfolgt unter anderem das Lärmsanierungsprogramm für die Schiene. Im Bundeshaushalt werden für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes jährlich Mittel in Höhe von 100 Mio. Euro bereitgestellt. Zusätzlich standen aus dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung von 2009 bis 2011 bundesweit

insgesamt 100 Mio. Euro für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen zur Verfügung. Anhand des ermittelten Lärms und einer Bewertung des Ausmaßes betroffener Anlieger errechnet das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine Priorisierungsziffer für jeden betrachteten Streckenabschnitt. Die Priorisierungsziffer wiederum bestimmt die Reihung, in welcher die jeweiligen Abschnitte, finanziert aus dem Lärmsanierungsprogramm, mit Schallschutzmaßnahmen versehen werden können. Für den in Rede stehende Bereich kann aufgrund einer niedrigen Priorisierung derzeit keine Aussage getroffen werden, wann mit entsprechenden Maßnahmen zu rechnen ist.

Ferner gehören dazu passive Maßnahmen wie Lärmschutzfenster und -wände, Dämmungsmaßnahmen sowie die Gleispflege. Vor allem der aktive Lärmschutz an der Lärmquelle ist Gegenstand der Bemühungen der Bundesregierung. Das der Petition unter anderem zugrundeliegende Problem lärmintensiver Güterzüge auf bestehenden Bahnanlagen, ist Gegenstand eines Pilot- und Innovationsprogramms. Die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen wird damit seit 2011 gefördert. Weitere Informationen zu diesem Programm finden sich auf der Internetseite des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Verkehr und Mobilität Verkehrsträger Schiene Lärmschutz Schiene Pilot- und Innovationsprogramm).

Zudem schafft die Bundesregierung einen zusätzlichen Anreiz für Eisenbahnunternehmen zur Umrüstung älterer Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen. So greift ab Juni 2013 eine lärmabhängige Trassenpreisdifferenzierung. Diesem Ansatz liegt die Idee des Verursacherprinzips zugrunde. Für nicht komplett modernisierte, folglich lautere Züge sind dann höhere Nutzungsentgelte zu zahlen. Diese wiederum fließen in einen Fonds zugunsten der Umrüstung und werden in gleicher Höhe, maximal um 152 Mio. Euro, durch Bundeshaushaltsmittel ergänzt. Ziel des Programms ist, dass innerhalb von acht Jahren, bis 2020, 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet werden.

Zu der Forderung, den Schienenbonus abzuschaffen, merkt der

Petitionsausschuss an, dass dieses Vorhaben der Bundesregierung von allen Fraktionen unterstützt und im Plenum des Deutschen Bundestages am 29. November 2012 in der 211. Sitzung beschlossen wurde. Das Protokoll kann unter www.bundestag.de eingesehen werden. Zudem ist eine Änderungsverordnung zur 16. BImSchV vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Schienenbonus auf neu zu bauende Verkehrsinfrastrukturen im Schienenbereich Anwendung fand. Aus Sicht des Petitionsausschusses erscheint hier das lärmabhängige Trassenpreissystem sinnvoll, welches auf allen Trassen, also auch auf bereits vorhandenen, gilt.

Als Ergebnis des Ortstermins zeigte sich, dass seitens der zuständigen Stellen das geltende Recht beachtet wurde und deren Tun nicht zu beanstanden ist. Gleichwohl konnte der Ausschuss einen Eindruck davon gewinnen, dass vor Ort ein Lärmproblem existiert. Hierzu hat das Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft des Freistaats Sachsen (SMUL) eigene Untersuchungen durchgeführt. Der Petitionsausschuss hält es für angezeigt, dass die Priorisierung der betreffenden Strecke möglichst bald einer kritischen Revision unterzogen wird und das EBA hierbei das SMUL konsultiert und dessen Daten berücksichtigt.

Nach den vorangegangenen Ausführungen empfiehlt der Ausschuss, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen, soweit die Überprüfung der Priorisierung der Strecke im Lärmsanierungsprogramm mit dem Ziel der Erhöhung der Mittel im Bundeshaushalt, die beschleunigte Umrüstung der Bestandsgüterwagen vor Ablauf der festgelegten Acht-Jahres-Frist, die Reduzierung der Geschwindigkeit in der Nacht und die kurzfristige Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Krankenhauses in Coswig angesprochen sind, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.