

**Bericht
zur Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) am 07./08. Oktober 2008 in
Dessau**

**TOP 8.2
Lärmschutz im Schienenverkehr**

Es wird Bezug genommen auf den Beschluss der VMK am 16./17. April 2008 in Brüssel (dort TOP 9.2), Lärmschutz im Schienenverkehr.

Mit dem Beschluss fordert die VMK das BMVBS auf,

- um einen Anreiz zur schnellen Umrüstung Lärm verursachender Güterwagen auf lärmarme Technik zu schaffen, die notwendigen Umsetzungsschritte rasch zu verwirklichen,
- klarzustellen, dass im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms auch innovative ortsfeste Techniken zur Lärmbekämpfung an der Quelle im Rahmen von Pilotprojekten erprobt werden können,
- bei der EU-Kommission darauf hinzuwirken, dass diese im Rahmen ihrer Politikempfehlungen an die Mitgliedstaaten und in ihrer eigenen Lärmschutzpolitik die von deutscher Seite eingeleiteten Maßnahmen unterstützt und komplementäre Maßnahmen auf europäischer Ebene entwickelt, sowie
- eine eigene Evaluation der Lärmwirkungsforschung durchzuführen und zur Herbstsitzung 2008 der VMK erneut zu berichten, darunter auch eine Darstellung der einschlägigen Forschungsergebnisse vorzulegen.

Hierzu berichtet das BMVBS ergänzend zum Bericht des BMVBS zur VMK am 16./17. April 2008:

Umsetzung der Maßnahmen zur Umrüstung von Güterwagen:

In Folge des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2007 verfolgt das BMVBS den Lärmschutz an der Quelle mit besonderem Nachdruck:

- Mit dem Pilotprojekt „Leiser Rhein“ soll ein Anreiz für eine beschleunigte Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen geschaffen werden. Das Pilotprojekt beinhaltet darüber hinaus auch die Vorbereitung eines emissionsabhängigen Trassenpreissystems.
- Mit dem Innovationsprogramm sollen die Test- und Zulassungsverfahren für die K- und die LL-Bremssohlen beschleunigt werden.

Dafür hat der interministerielle Lenkungskreis eine Projektstruktur mit 3 Arbeitsgruppen und einem Projektträger beschlossen. Diese werden die Themen

- AG 1: „Förderbedingungen und Auswahl prioritär umzurüstender Güterwagen im Pilotprojekt“
- AG 2: „Vereinfachung der Zulassungsverfahren, Steuerung des Innovationsprozesses“
- AG 3: „Erfassung der umgerüsteten Wagen, Vorbereitung der Trassenpreisdifferenzierung“

bearbeiten.

Für das Pilot- und Innovationsprogramm zur lärmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen sind insgesamt 40 Mio. €, verteilt auf vier Jahre, vorgesehen. Hierzu ist eine Notifizierung des Pilot- und Innovationsprogramms bei der EU-Kommission vorgesehen, die aufgrund der erfolgten Abstimmungen allerdings inhaltlich als unkritisch anzusehen ist.

Die technisch-administrative Projektleitung wird durch den Projektträger wahrgenommen. Die Vergabemodalitäten für die europaweite Ausschreibung des Projektträgers sind eingeleitet. Aktuell kann von einer Aufnahme der Projektträgertätigkeit im Septem-

ber 2008 ausgegangen werden. Für eine frühzeitige Vorbereitung der Pilot-Umrüstungen werden die Arbeitsgruppen parallel installiert. Es ist eine ausgewogene Besetzung unter Beteiligung der Behörden (BMVBS, BMF, Umweltbundesamt, Eisenbahn-Bundesamt, Bundesnetzagentur), des Eisenbahnsektors (Wagenhalter und Hersteller, Verbände, Bahnunternehmen) und des Projektträgers vorgesehen. Aktuell erfolgt eine Abstimmung zu den technischen Bedingungen und möglichen Vereinfachungen bei den Zulassungsverfahren im Hinblick auf die Umrüstung bestehender Güterwagen auf Verbundstoff-Bremssohlen. Die EU-Kommission forciert diese Abstimmungen auf europäischer Ebene mit einem Workshop am 29. September 2008.

Innovative ortsfeste Techniken zur Lärmbekämpfung an der Quelle

Ergänzend ist mit Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 02.07.2008 ein weiterer Programmbaustein des Lärmsanierungsprogramms in die Haushaltsberatungen für 2009 eingebracht worden, der es ermöglichen wird, bis zu 10 Mio. € für innovative Lärminderungsmaßnahmen am Fahrweg der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden. Es ist die Erprobung von Maßnahmen am Fahrweg vorgesehen, die zur Minderung der Lärm- und auch der Erschütterungswirkung des Schienenverkehrs beitragen sollen.

Mitteilung der EU-Kommission:

Die EU-Kommission hat am 08.07.2008 eine Mitteilung zu Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand herausgegeben, mit der die Vorgehensweise der Bundesregierung zum Lärmschutz an bestehenden Güterwagen hinsichtlich der Zielstellung und der Vorgehensweise unterstützt wird.

Evaluation der Lärmwirkungsforschung – aktualisierter Sachstandsbericht

Der Schienenbonus ist ein Korrekturwert zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms. Er ist kein „Bonus“ im eigentlichen Sinn, sondern ein wissenschaftlich begründeter „Lästigkeitsunterschied“. Er wird in Deutschland entsprechend den Regelungen der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) sowie auch in anderen europäischen Ländern angewandt.

Dieser Korrekturwert beruht u. a. auf sozialwissenschaftlichen Studien. Die Ergebnisse einer interdisziplinären Feldstudie Ende der 70er Jahre / Anfang der 80er Jahre bildeten die Grundlage für seine Festlegung. Im Ergebnis weiterer Untersuchungen unter Berücksichtigung der seither veränderten Betriebsbedingungen an Hochgeschwindigkeitsstrecken und besonders hoch belasteten Strecken wurde dann im Jahr 2001 festgestellt, dass es auch unter den geänderten Bedingungen und Verkehrssituationen keinen Anlass gibt, den gesetzlich verankerten Schienenbonus von 5 dB in Frage zu stellen.

Zweifellos hat sich in den vergangenen Jahren die Wahrnehmung von Verkehrslärm durch betroffene Anwohner verändert. Dem BMVBS liegen – überwiegend aus Gemeinden und Städten an der Rheintalbahn – zahlreiche Forderungen nach Verringerung bzw. Abschaffung des Schienenbonus vor. Demgemäß ist der Schienenbonus, insbesondere auch unter den Gesichtspunkten der Auswirkungen auf das Schlafverhalten, Gegenstand laufender Untersuchungen. Eine aktuelle Studie aus dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsverbund „Leiser Verkehr“ kommt zu folgendem Befund:

„Die bisherigen Ergebnisse rechtfertigen derzeit weder eine Modifikation noch das Aussetzen des Schienenbonus. Derart weit reichende Entscheidungen setzen die Bestätigung dieser Ergebnisse durch weiter gehende Untersuchungen mit stärker an die Realsituation orientierten Geräuschszenarien voraus.“

Infolgedessen führt das Forschungsverbundvorhaben „Noise effects“ im Rahmen der Deutsch-Französischen Kooperation in der Verkehrsforschung (deufrako) zurzeit eine Bewertung der Wirkung unterschiedlicher Verkehrslärmarten und deren zeitlicher Struktur durch. Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderte Vorhaben startete am 1. Oktober 2006 und wird voraussichtlich im Herbst 2009 enden.

Zu dem laufenden Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes mit der Kurzbezeichnung „Bell“ zur Belästigungswirkung verschiedener Verkehrslärmarten liegen noch

keine Ergebnisse vor. Mit dem Abschluss des Projekts „Bell“ ist kurzfristig zu rechnen.

Bisherige Studien können nicht zum Anlass genommen werden, den Schienenbonus in Frage zu stellen. Neue Erkenntnisse aus Untersuchungen, die eine Neubewertung des Schienenbonus erfordern würden, wären gemäß § 43 Abs. 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durch eine Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu berücksichtigen. Bis zu einer solchen Änderung sind die zuständigen Behörden an das geltende Verordnungsrecht gebunden.