

Antwort der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 24. Juli 2017:

1. Sind Sie bereit, in der kommenden Legislaturperiode zeitnah und mit den erforderlichen Budgets die **notwendigen gesetzlichen Grenzwerte** zu schaffen, damit die betroffenen Menschen vor den gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Bahnlärms, der Erschütterungen und des Feinstaub geschützt werden?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Der Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Bahnlärms ist ein wesentlicher Beitrag zum Gesundheitsschutz und zugleich zur Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene. Neben dem unmittelbaren Auftreten (primären) Lärms gilt dies auch für das Thema Erschütterungen, die durch ihre Wirkungen nicht nur die Aufenthaltsqualität in den Gebäuden mindern, sondern auch die Gebäude selbst schädigen können.

2. Sind Sie bereit, dazu ein **neues Verkehrslärmgesetz** zu verabschieden, das die bereits im Koalitionsvertrag von 2013 beschlossene Forderung nach einer **Gesamtlärmbetrachtung** beinhaltet?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die Gesamtlärmbetrachtung ist ein zentrales politisches Ziel von uns, wenn es um das Thema Verkehrslärm geht. Denn der bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommende Lärm kommt dort als Ganzes und nicht nach den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Luft getrennt an. Dementsprechend bedarf es eines wirksamen Schutzes, der alle Verkehrsträger umfasst.

3. Sind Sie bereit, in einem solchen Verkehrslärmgesetz die **WHO Richtwerte** von 40 dB(A) nachts) zu übernehmen und als Maßstab für notwendige Lärmschutzmaßnahmen in Ergänzung von Mittelungswerten auch einzelne **kurzzeitige Geräuschspitzen** zu berücksichtigen?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Viele Studien, insbesondere neuere Schlafstudien, bestätigen, dass laute Einzelereignisse einen wesentlichen Einfluss auf die Schlafqualität und somit auch auf die Gesundheit der Betroffenen haben. Sie wirken nur gering auf den Mittelungspegel, aber die Wahrscheinlichkeit dadurch aufzuwachen steigt erheblich. Aus diesem Grund ist es wichtig, auch einen Grenzwert für laute Einzelschallereignisse festzulegen und nicht nur mit abstrakten Mittelwerten zu rechnen. Auch sind wir für eine Reduzierung der aktuell gültigen Grenzwerte - insbesondere in lärmsensiblen Gebieten, wie z.B. in der Nähe von Krankenhäusern oder in reinen Wohngebieten.

Vorbemerkung zum Monitoring des Wagenzustands

„Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“

Im gerade beschlossenen Schienenlärmschutzgesetz wird nur der Buchzustand der Wagons bei der Anmeldung im Nationalen Fahrzeugregister beim EBA festgehalten. Wie die Praxis aber zeigt, nimmt derzeit die Zahl der Flachstellen an umgerüsteten Güterwagen auf Grund des effektiveren Bremsverhaltens signifikant zu. Dies führt zu erheblich mehr Pegelspitzen in einem Zug als früher. Was passiert mit Wagons, die auf Grund der geschilderten Flachstellenproblematik umgerüstet

sind, aber trotzdem weiterhin mit Spitzenpegeln weit über 100 dB(A) durchs Land poltern?

Das angestrebte Ziel einer dauerhaft wirksamen Reduzierung des Schienenlärms kann so nicht erreicht werden. Eine Reduzierung wird nur durch ein flächendeckendes Monitoring ermöglicht, das eine radgenaue Identifizierung von Flachstellen und Polygonen erlaubt und die Voraussetzung für eine unverzügliche Herausnahme des schadhafte Wagens aus dem Verkehr schafft.

4. Sind Sie bereit, die bereits geplanten **Monitoring Stationen** auszubauen, von unabhängiger Stelle betreiben zu lassen und die Ergebnisse zeitnah, ungefiltert – durchaus auch anonymisiert – im Internet zur Verfügung zu stellen?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die Monitoring-Stationen sind ein wichtiger Baustein, um die Lärmbelastung zu ermitteln. Wichtig ist uns jedoch, dass eine wagengenaue Erkennung vorgesehen wird und im Falle von dabei entdeckten Schäden am Fahrzeug die Wagenhalter zur Beseitigung verpflichtet werden. Denn klar ist, dass auch Wagen mit „leiseren“ Bremstechnologien laut sind, wenn sie beispielsweise Flachstellen oder ähnliche Schäden vorweisen. Ein Monitoringsystem, das lediglich die Umrüstung auf „leisere Bremsen“ prüft, bleibt weit unter den Möglichkeiten und Notwendigkeiten zurück.

Im Sinne der Transparenz und für die Akzeptanz der Öffentlichkeit ist es wichtig die Messergebnisse entsprechend anonymisiert transparent öffentlich zu machen. Eine zusätzliche Aufbereitung erscheint uns sinnvoll, damit auch nicht mit der Materie vertraute Bürgerinnen und Bürger Zugang zu den Informationen haben.

Vorbemerkung zu Sanktionen nach GG-Fahrverbot

Nach 2020 dürfen in Deutschland nur noch wenige Wagons mit Grauguss-Bremsen verkehren.

5. Sind Sie bereit, die Durchsetzung des Verbots mit einem effektiven Sanktionskatalog zu überwachen?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Verbote, die nicht mit entsprechenden Sanktionen belegt sind und überwacht werden, verleiten dazu, sie zu umgehen. Uns ist wichtig, dass diese Sanktionen diejenigen treffen, die sich nicht an die geltenden Regelungen gehalten haben und nicht andere, korrekt Agierende mit bestraft werden, wie das bei Tempolimits für nicht umgerüstete Güterzüge der Fall wäre.

Vorbemerkung zu: Kein Lärmschutz 2. Klasse an Bestandsstrecken!

Bei **Neubaustrecken** gibt es einen **gesetzlichen Anspruch auf Lärmvorsorge**, bei **Bestandsstrecken** ohne wesentliche Änderung gibt es nur eine **nicht verpflichtende freiwillige Lärmsanierung** nach Haushaltslage. Während die Lärmsanierung an Straßen des Bundes seit Jahren abgeschlossen ist, wird sich die Lärmsanierung an Eisenbahnen beim bisherigen Tempo noch Jahrzehnte hinziehen.

6. Sind Sie bereit, den Bürgern an den **Bestandsstrecken** – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (**TEN-T- Strecken**) – auch ohne „wesentliche Änderung“ die gleichen gesetzlich verpflichtenden Lärmschutzmaßnahmen der **Lärmvorsorge** zu gewähren wie an Neubaustrecken, d.h. den Lärmschutz 2. Klasse für die Bestandsstrecken abzuschaffen?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die Menschen haben ein Recht auf ihre Gesundheit und effektiven Schutz vor Lärm. Insbesondere an den hochbelasteten Strecken ist die Belastung für die Anwohner teilweise sehr hoch. Aus diesem Grunde ist es wichtig, dass auch im europäischen Kernnetz für den Schienengüterverkehr (TEN-T) die Anwohner gleichermaßen geschützt werden und es nicht erst einer wesentlichen baulichen Änderung bedarf. Besonders absurd ist die derzeitige Situation, dass bei abschnittswise Ausbaumaßnahmen nur diejenigen im Rahmen der Lärmvorsorge Schallschutz erhalten, bei denen ausgebaut wird. In unmittelbar angrenzenden Streckenabschnitten, die ebenfalls von Mehrverkehren betroffen sind, besteht dagegen kein Anspruch auf Lärmschutz. Aus diesem Grund haben wir hierzu einen auch diese Problematik betreffenden Antrag im Bundestag für das Großprojekt Alpha-E eingebracht (<http://dserver.bundestag.btg/btd/18/128/1812862.pdf>), dem die große Koalition von CDU/CSU und SPD allerdings die Abstimmung verweigerte.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich dieses Ziel aus finanziellen und personellen Gründen jedoch nur schrittweise umsetzen lässt.

Vorbemerkung zu: Schutz vor Erschütterungen an Bestandsstrecken!

Bei Neubaustrecken gibt es einen Anspruch auf Erschütterungsschutz, bei Bestandsstrecken ohne wesentliche Änderung gibt es bisher keinerlei Schutz vor Erschütterungen.

7. Sind Sie bereit, den Bürgern an den **Bestandsstrecken** – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (**TEN-T- Strecken**) – auch ohne „wesentliche Änderung“ - die gleichen Schutzansprüche gegen Erschütterungen zu gewähren wie an Neubaustrecken oder zumindest ein „Erschütterungssanierungsprogramm“ nach dem Vorbild des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes zu schaffen?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Vorbemerkung zu: Gesetzliche Anforderungen für den Streckenunterhalt

Die Höhe der Lärmemissionen eines Gleises hängt von der Summe der Rauigkeiten von Schiene und Rad ab. Wenn in wenigen Jahren durch die Umrüstung auf LL/K-Sohlen die Räder weitaus glatter sein werden als heute, wird die Höhe der Lärmemissionen vor allem von den Unebenheiten der Schienenoberfläche bestimmt werden. Daher liegt in weiteres erhebliches Lärmsenkungspotential im lärmoptimierten Unterhalt der Gleise. Derzeit gibt es keinerlei Anreize für die DB Netz AG für einen lärmoptimierten Unterhalt der Gleise.

8. Sind Sie bereit, mindestens an allen Hauptabfuhrstrecken und TEN-T- Strecken gesetzliche Anforderungen für einen lärmminimierenden Unterhalt von Gleisen und Schienen zu schaffen?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die Qualität der Schienenoberfläche und des Fahrweges hat neben den Brems-systemen eine große Bedeutung für die Lärmbelastung der Anwohnenden. Auch für Abschnitte, die im Rahmen der Maßnahme „Besonders überwachte Gleis“ regelmäßig kontrolliert werden, zeigt sich die Notwendigkeit, das anzugehen. Durch die Festlegung von Anforderungen an den Unterhalt der Gleise und Schienen soll dies beachtet werden. Hierzu gehört insbesondere auch, dass es Vorgaben gibt, wie sich die Lärmsituation nach einer Schienenbehandlung verändert. Dass Strecken derzeit nach Schleifmaßnahmen über mehrere Monate teils erheblich lauter sind, ist nicht hinnehmbar.

Vorbemerkung zu der Überprüfung der Wirksamkeit von Schallschutz

Lärmpegel und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen werden nach der 16. BImSchV berechnet. Eine Überprüfung und ggf. Nachrüstung der Schallschutzmaßnahmen bei Abweichung der berechneten Werte von den realen Immissionen ist bisher nicht vorgesehen.

9. Sind Sie bereit, die Messung von Schienenlärmimmissionen der Berechnung nach der 16. BImSchV **rechtlich gleichzustellen**?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Wir fordern bereits seit langem, dass neben der bisherigen Berechnung von Lärm auch die real gemessenen Immissionen berücksichtigt werden müssen. Denn bei den Anwohnenden ist es genau dieser Lärm, der ankommt und nicht ein theoretisch ermittelter.

Vorbemerkung zu lärmabhängigen Trassenpreisen

Bis 2020 müssen „laute“ Güterzüge höhere Trassenpreise bezahlen, leise Züge 3 % geringere Trassenpreise. Diese Differenz wird von vielen Wagenhaltern als zu geringer Anreiz für die Umrüstung von GG-Waggons angesehen. Wenn die derzeit geforderte Halbierung der Trassenpreise für Güterzüge umgesetzt werden würde, gäbe es kaum noch wirtschaftliche Anreize für eine Umrüstung und das politische Ziel, dass bis 2020 nahezu die gesamte Fahrzeugflotte „freiwillig“ umgerüstet würde, wäre auf das Höchste gefährdet. Selbst die vom VPI geforderte 30%ige Spreizung würde dann keine relevante Steuerungswirkung mehr entfalten.

10. Sind Sie bereit, den Anreiz zur Umrüstung auf lärmarme Güterwaggons und deren Betrieb durch eine weitaus stärkere **Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise** als bisher zu erhöhen?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die deutlich stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise ist eine unserer zentralen Forderungen, um die Umrüstung auf leisere Bremsen zu beschleunigen und somit auch Bürgerinnen und Bürger möglichst schnell vom Lärm zu entlasten. Aus diesem Grund haben wir immer wieder von der Bundesregierung eine entsprechende Reform des Trassenpreissystems eingefordert. Selbst der Verband der Güterwagenhalter – also jener Wirtschaft, die höhere Entgelte bezahlen müsste – fordert eine Spreizung der Trassenpreise von 30%.

Vorbemerkung zur Überarbeitung der 16. BImSchV

Bei der Verabschiedung der Schall 03 hat der Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, bei einer Fortentwicklung der Schall 03 [2012] zu prüfen, wie das Spitzenpegelkriterium in die Berechnungsannahmen eingefügt werden kann.

11. Sind Sie bereit, die 16.BImSchV zu überarbeiten und die Forderungen der Umweltverbände einschließlich der bereits in der Koalitionsvereinbarung 2013 beschlossenen **Gesamtlärm-betrachtung** umzusetzen?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die Gesamtlärbetrachtung ist ein zentrales politisches Ziel von uns um Verkehrslärm zu bekämpfen. Denn der bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommende Lärm kommt dort als Ganzes und nicht nach den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Luft getrennt an. Dementsprechend bedarf es eines wirksamen Schutzes, der alle Verkehrsträger umfasst.

Vorbemerkung zu Erschütterungen und Feinstaub

Neben Bahnlärm verursachen vor allem die Güterzüge erhebliche Erschütterungen und Feinstaubemissionen. Für diese gesundheitsschädlichen Immissionen gibt es aber an Bahnstrecken keinerlei verbindliche Grenzwerte.

12. Sind Sie bereit, verbindliche Grenzwerte für Erschütterungen und Feinstaub – wie beim Straßenverkehr – einzuführen und Verstöße mit wirksamen Sanktionen zu belegen?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Die Themen Erschütterungen und damit einhergehender (sekundärer) Schall kann nicht nur gesundheitsschädlich sein, sondern sich auch negativ auf die Substanz der Gebäude auswirken. Aus diesem Grund sind diese Auswirkungen ebenso mit aktuellen und auch mit innovativen Maßnahmen zu reduzieren. Dazu braucht es entsprechende Grenzwerte.

Für den Organismus spielt es keine Rolle, woher der Feinstaub stammt / wie er entsteht. Von daher ist es aus Gesundheitsgründen zu befürworten, geeignete Grenzwerte einzuführen.

Vorbemerkung zum Klimaschutz

Die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene ist aus Gründen des Klimaschutzes politisch gewollt. Dieses politische Ziel kollidiert mit dem Grundrecht der Bahnanlieger auf Schutz ihres Lebens und ihrer Gesundheit, weil die Bahntrassen mitten durch die Ortschaften führen und die Bundespolitik es jahrzehntelang versäumt hat, den Schienenverkehr umwelt- und menschengerecht zu gestalten.

13. Sind Sie bereit, dem Schutz der Anwohner vor gesundheitsschädlichen Lärm, Erschütterungen und Feinstaub den **absoluten Vorrang** vor einer Erhöhung der **Güterzugzahlen** zu geben?

Ja und Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen von Verkehr ist ein wichtiges Ziel von uns. Nur so ist neben einem Schutz der Gesundheit der Anwohnenden auch gewährleistet, dass der jeweilige Verkehr eine entsprechende

Akzeptanz erfährt. Dies trifft insbesondere auch auf den Schienenverkehr zu. Gleichwohl vermeidet ein einziger Güterzug eine Vielzahl von LKW-Fahrten und somit auch sehr viel CO₂ und andere Schadstoffemissionen. Somit ist es aus Klimaschutzgründen (Stichwort Klimaabkommen von Paris) notwendig, Verkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern.

Vorbemerkung zur Ressortzuständigkeit

Der Schutz der Gesundheit vor schädlichen Auswirkungen des Schienengüterverkehrs ist nicht nur eine Aufgabe des Verkehrs- oder Umweltministeriums, sondern wegen der damit verbundenen enormen Krankheitskosten auch eine grundlegende Aufgabe des Gesundheitsministeriums.

„Gesund bleiben ist billiger als gesund werden!“

14. Sind Sie bereit, dem **Gesundheitsministerium** bei der Gesetzgebung und im Vollzug die Rolle zu geben, die den unbestrittenen Auswirkungen des Bahnlärms, der Erschütterungen und des Feinstaubes auf die Gesundheit zukommt?

Ja

Nein

Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Eine entsprechende Einbeziehung der Expertise aus dem hierfür zuständigen Fachministerium erscheint für die Bereiche, in denen eine deutliche gesundheitsschädliche Beeinträchtigung vorliegt, sinnvoll und ist daher zu prüfen.