Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss

Herrn
Jörg Mitzlaff
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Berlin, 6. Juli 2022
Bezug: Mein Schreiben vom
11. Mai 2022
Anlagen: 1

Referat Pet 1
BMDV, BMI, BMWK, BMWSB

Frau Reuther
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35064
Fax: +49 30 227-30057
vorzimmer.pet1@bundestag.de

Pet 1-20-12-9305-006329 (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

als Anlage übersende ich Ihnen die zu Ihrer Eingabe eingeholte Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verbraucherschutz mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Die Ausführungen des Fachministeriums sind sachgerecht und geben die zurzeit geltende Rechtslage zutreffend wieder. Sie sind aus der Sicht des Ausschussdienstes des Petitionsausschusses nicht zu beanstanden.

Ihre Eingabe wird damit als abschließend beantwortet angesehen, sofern Sie sich nicht gegenteilig äußern. Ich bitte dann konkret mitzuteilen, was noch Gegenstand einer parlamentarischen Prüfung sein soll.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Reuther

Bundesministerium
für Digitales und Verkehr
E 12/5181.2/13-01

Anlage 1
zum Schreiben vom
21.06.2022

Stellungnahme zur Eingabe des Herrn Jörg Mitzlaff, 10405 Berlin vom 30.03.2022, Pet 1-20-12-9305-006329

Zum Schreiben des Petitionsausschusses vom 11.05.2022 mit dem beigefügten Schreiben von Herrn Jörg Mitzlaff vom 30.03.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Der Petent fordert einen verbesserten Lärmschutz für den Schienenverkehr, um die Gesundheit weiter Teile der Bevölkerung zu verbessern. In diesem Zusammenhang fordert er gesetzliche Grundlagen, die bewirken sollen, dass nur noch Lärmemissionen zulässig sind, die weder erheblich belästigen noch gesundheitsschädlich sein sollen. Die bestehenden Gesetzesvorschriften seien dafür nicht ausreichend und würden sehr viele Besonderheiten und Ausnahmen beinhalten, so dass ein ausreichender Schutz der Gesundheit in vielen Fällen nicht gegeben sei.

Zu Forderung der Gleichbehandlung von Neubau- und Bestandsstrecken, der Gültigkeit für alle Bahnstrecken und Nutzungen, des gesetzlichen Anspruchs auf Lärmschutz bei Überschreiten der Grenzwerte und Streichung oder Änderung § 41 Abs. 2 BImSchG:
Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist am 01.04.1974 (und am 03.10.1990 in den ostdeutschen Bundesländern) in Kraft getreten. Damit wurde sowohl ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge bei Aus- und Neubau von Verkehrswegen geschaffen (§§ 41 ff. BImSchG) als auch ein bei der planerischen Entscheidung zu berücksichtigendes Trennungsgebot verankert (§ 50 BImSchG). Nach dem Trennungsgebot soll die Planung von Wohngebieten und anderen schutzbedürftigen Gebieten in einer Weise erfolgen, dass diese vor schädlichen Immissionen – wie zum Beispiel Schienenverkehrslärm – ausreichend geschützt werden. Die zuständige Genehmigungsbehörde, also in der Regel die Kommune, die Wohngebiete in der Nähe zu bereits bestehenden Schienenwegen plant, ist bereits im Planungsstadium dazu angehalten, lärmbedingte Interessenkollisionen zu vermeiden.

Verkehrswege, die vor dem Inkrafttreten des BImSchG errichtet oder genehmigt wurden, genießen Bestandsschutz, die im BImSchG getroffenen Regelungen zur Lärmvorsorge gelten hier nicht. Damit auch an diesen Strecken die Anlieger Lärmschutz erhalten können, wurde 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für die bestehenden Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes eingeführt. Dabei wurde unterschieden, ob ein zu schützendes Gebäude vor oder nach dem Inkrafttreten des BImSchG errichtet wurde. Diese Stichtagsregelung wurde in der aktuellen Förderrichtlinie vom 06.12.2018 wieder aufgenommen. Allerdings gilt als Stichtag nunmehr der 01.01.2015: Ausgenommen sind nur solche baulichen Anlagen, für die eine Baugenehmigung ab dem 01.01.2015 erteilt wurde, bzw. bauliche Anlagen, die im Geltungsplan eines ab dem 01.01.2015 bestandskräftig gewordenen Bebauungsplanes errichtet wurden.

Zur Forderung leiser Technik auch für Zugmaschinen:
Das BMDV setzt schon seit vielen Jahren vorrangig auf den Lärmschutz an der Quelle bzw. die Lärmvermeidung im Fahrzeugbereich. Nach dem erfolgreich geförderten Umrüstungsprozess lauter Güterwagen über das lärmabhängige Trassenpreissystem und der Einführung des Betriebsverbots lauter Güterwagen richtet sich der Fokus verstärkt auf innovative Fahrzeugtechni-

ken. Insoweit besteht allerdings noch Forschungsbedarf. Das BMDV fördert u. a. ein Pilotprojekt zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den Schienengüterverkehr. Mit dem Einsatz einer DAK und der damit verbundenen Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehr wird die Modernisierung des Wagenparks und parallel dazu der Einsatz lärmarmer Verbundstoffbremssohlen und anderer lärmreduzierender Komponenten beschleunigt, die im BMDV-Projekt "Innovativer Güterwagen" getestet worden sind. Über Strom- und Datenleitungen können z. B. Sensoren betrieben werden, die frühzeitig lärmverursachende Flachstellen oder andere Lärmursachen detektieren können, so dass die Ursachen schon vor der Lärmentstehung erkannt und beseitigt werden können. Mit dem so realisierten Lärmschutz an der Quelle kann im Gegensatz zum regional begrenzten stationären Lärmschutz ein flächendeckender Lärmschutz realisiert werden.

Darüber hinaus hat das BMDV erst kürzlich das Offene Digitale Testfeld zwischen Halle (Saale) – Cottbus – Niesky eröffnet. Dort werden neue Technologien und Innovationen des Schienenverkehrs unter Realbedingungen erprobt. Ein spezieller Fokus liegt auf der Erprobung neuer Lärmschutzsysteme. Hierfür wird sukzessive das „LärmLab 21" aufgebaut.

Zur Forderung der Gesamtlärmbetrachtung und der Berücksichtigung von Maximalpegel statt Mittelungspegeln:
Neben der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden auch in den nur für Deutschland geltenden Lärmschutzregelungen die Belastungen durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm getrennt voneinander betrachtet und je nach Verkehrsträger verschiedene Beurteilungen von Lärmpegeln vorgenommen. Diese Beurteilungen tragen den unterschiedlichen Geräuschcharakteristiken, Nutzungen und Anwendungsfällen der jeweiligen Verkehrsträger Rechnung. Für Bündelungslagen von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Bundesschienenwegen werden einzelfallbezogen Gesamt-Beurteilungspegel ermittelt und sofern wirksam und effizient entsprechend gemeinsame Lärmschutzlösungen entwickelt. Dabei zeigt sich, dass jede Situation individuell zu bewerten ist.

Der Mittelungspegel dient der Kennzeichnung zeitlich veränderlicher Schalldruckpegel durch nur einen Wert. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines bestimmten Zeitraumes ein, wobei er für Tag und Nacht jeweils getrennt ermittelt wird. Pegelspitzen werden im Mittelungspegel aufgrund ihrer hohen Intensität entsprechend stark berücksichtigt.

Auf der Grundlage des § 2 Absatz 4 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) soll bis spätestens 2025 überprüft werden, ob Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen und im Rahmen der Verordnung weitere Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche erforderlich sind. Zu den weiteren Maßnahmen werden auch Möglichkeiten zum Umgang mit Lärm aus verschiedenen Quellen gehören. Ferner soll der Frage nachgegangen werden, inwiefern kurzzeitige Lärmspitzen berücksichtigt werden können. Die Ergebnisse der Evaluierung sollen die Grundlage für eine mögliche Anpassung der 16. BImSchV bilden. Mit ersten Zwischenergebnissen der Evaluierung ist frühestens im vierten Quartal 2022 zu rechnen.

Zur Forderung, dass vor allem Ruhezeiten nicht durch wenige sehr laute oder mehrere Züge gestört werden:
Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG) verbietet seit dem 13.12.2020 grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deut-

schen Streckennetz. Die DB Netz AG ist dazu verpflichtet, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben anhand einer nachträglichen Zufallsstichprobe zu überprüfen. Ein betroffenes Eisenbahnverkehrsunternehmen wird im ersten Schritt zur Lieferung von Listen über die Zugzusammenstellung (Liste der Wagen) aufgefordert. Sobald diese übermittelt wurden, erfolgt eine Überprüfung der Bremsausstattung (Art der Bremssohle) eines jeden in den Zug eingestellten Wagens. Sollte im Rahmen der Überprüfung keine fristwahrende und vollständige Übersendung der Informationen erfolgen, werden die aufgeführten Züge als Verstoß gegen das SchlärmschG geführt. Laut Erhebungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind zum 31.12.2020 bereits alle auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen auf das leisere Bremssystem umgerüstet.

Die stichprobenhaften Kontrollen der durch die DB Netz AG geführten Wagenlisten durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bezüglich der Bremsausstattung bestätigen, dass die gesetzlichen Vorgaben weitgehend eingehalten werden. Danach liegt der Anteil der Verstöße gegen das Betriebsverbot lauter Güterwagen bei 0,3 Prozent.