

I.

Deutsche Bahn AG
Herrn Vorstandsvorsitzenden
Dr. Rüdiger Grube
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Stadt Erlangen

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Postfach 3160, 91051 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/kei

7. Dezember 2010

Flüsterbremse

Sehr geehrter Herr Dr. Grube,

mit großem Interesse habe ich Ihren Vortrag im Rahmen des IHK-Kammergesprächs am vergangenen Montag in Nürnberg verfolgt. Sie haben dort unter anderem über aktuelle Entwicklungen im Schienenverkehr gesprochen und dabei die so genannte Flüsterbremse vorgestellt.

Diese technische Errungenschaft bedeutet eine enorme Entlastung für viele lärmgeplagte Menschen. Derzeit stehen 40 Millionen Euro an Bundesmitteln für die Umrüstung deutscher Güterwaggons zur Verfügung. Laut Zeitungsberichten sollen 5000 deutsche Güterwaggons bis 2012 umgerüstet werden. Allerdings fahren auf deutschen Schienen nicht nur deutsche Güterwaggons. Sie haben daher die Umrüstung aller Güterwaggons in Europa als große europapolitische Herausforderung bezeichnet. Dem kann ich nur zustimmen.

Sehr geehrter Herr Grube, ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir nähere Informationen zur Flüsterbremse zukommen lassen könnten. Gemeinsam mit unseren Europaabgeordneten sollten wir die Umrüstung auf europäischer Ebene vorantreiben.

Mit freundlichen Grüßen

B 06112

Dr. Siegfried Balleis

- II. OBM z.K.
- III. Fr. Kleinschrodt z.V.

Fr. Born s...Zal.
B 17101

Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Stadt Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Oberbürgermeister - Eingang			
21. DEZ. 2010 B 17101			
Ref.	ZwBescheid	bis / am	
	U-Entwurf		
Kopie an	Ausl.-Vorlage		
	Fücksprache		
	Ref. Bespr.		

17. Dezember 2010

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben an Herrn Dr. Grube vom 7. Dezember dieses Jahres. Herr Dr. Grube hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Gerne komme ich Ihrer Bitte nach und sende Ihnen hiermit ein paar ergänzende Informationen.

Neben der Fortsetzung der Lärminderung an der Strecke muss zwingend der Lärm am Fahrzeug selbst durch die Umrüstung der Güterwagen mit Verbundstoffsohlen, der sog. Flüsterbremse, verringert werden. Während die bisher übliche Graugusssohle die Radfahrfläche aufraut (verriffelt), verhindert die Flüsterbremse diesen Effekt und mindert so das Rollgeräusch der Räder. Dadurch reduziert sich das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um bis zu 10 dB(A). Dies entspricht einer Halbierung des subjektiven Lärmempfindens.

Neue Güterwagen werden bereits ausschließlich mit dieser Bremstechnik beschafft. Eine besondere Bedeutung kommt nun der Umrüstung des vorhandenen Güterwagenbestands zu, da hierdurch kosteneffizient eine signifikante Reduktion der Lärmbelastung erreicht werden kann. Darüber hinaus würde schneller und flächendeckend ein spürbarer Lärminderungseffekt eintreten, als dies mit baulichen Lärmschutzmaßnahmen am Gleis allein möglich ist. Das finanzielle Engagement der öffentlichen Hand für die Umrüstung mit der Flüsterbremse ist notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und damit die verkehrs- und klimapolitisch erforderliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene nicht zu gefährden.

Die Erfahrungen der pilothaften Umrüstung in Deutschland gilt es für die europäische Ebene nutzbar zu machen. Dem deutschen Beispiel folgend empfiehlt sich für die erfolgreiche Umrüstung des gesamten Wagenbestandes ein europäisches Förderprogramm. Falls eine Direktförderung der Wagenhalter nach dem Prinzip der Schweiz nicht umsetzbar ist, sollte gegenüber der EU-Kommission ein europäisches Wagenbonussystem angeregt werden. Jeder umgerüstete leise Wagen sollte für jeden zurück gelegten Kilometer einen Bonus erhalten, der durch öffentliche Mittel finanziert wird.

Zu den Überlegungen der Ausgestaltung eines solchen Wagenbonussystems darf ich Ihnen ein

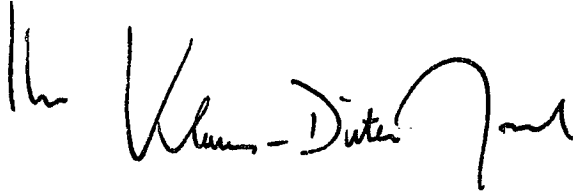
Positionspapier des deutschen Eisenbahnsektors beifügen. Dieses für Deutschland vorgeschlagene Modell lässt sich in vergleichbarer Weise auch auf die europäische Ebene übertragen.

Ein solches europäisches Förderkonzept würde die rasche und spürbare Entlastung der von Schienenlärm betroffenen Anwohner sicherstellen. Verglichen mit anderen EU-Zahlungen handelt es sich hierbei um einen überschaubaren Betrag. Abhängig von der verfügbaren Bremssohlentechnologie betragen die Gesamtaufwendungen europaweit bis zu 2,5 Mrd. Euro, die sich zudem auf mehrere Jahre verteilen würden.

Die DB AG hat in diesem Monat gemeinsam mit weiteren europäischen Bahnen und privaten Wagenhaltern ein UIC-Projekt zur Erprobung von kostengünstigen Sohlentechnologien gestartet. Der sog. EuropeTrain soll in einem Feldversuch wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der „Flüsterbremse“ erbringen.

Sehr geehrter Herr Dr. Balleis, ich würde mich sehr freuen, wenn Sie diese Überlegungen auf europäischer Ebene unterstützen würden. Gemeinsam könnte uns damit gelingen, die Lärmbelastung durch die Schiene europaweit deutlich zu reduzieren.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Klaus-Dieter Jend". The signature is written in a cursive, flowing style with a large, sweeping final stroke.

Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

Positionspapier des Eisenbahnsektors

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI)

DB Schenker Rail GmbH

DB Netz AG

Stand: Januar 2010

Kurzfassung

- Schienenlärm bedeutet eine Belastung für Anwohner. Es ist daher gemeinsames Ziel der Bahnen, der Wageneigentümer und der Politik, den Schienenlärm signifikant zu senken.
- Jedes Jahr fließen 100 Millionen Euro Bundesmittel in Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen. Um schnelle und flächendeckende Effekte zu erzielen, reicht dies jedoch nicht aus. Die Politik muss vielmehr europaweit einheitliche und wirksame Rahmenbedingungen für die Förderung und den Einsatz von Lärminderungs-Techniken schaffen.
- Der effektivste Weg, Lärm zu mindern, sind neue Bremssysteme an Güterwagen, die den Lärm direkt an der Quelle mindern. Im Wesentlichen geht es hier um den Ersatz der herkömmlichen Graugussbremssohlen durch moderne Verbundstoffbremssohlen. Dadurch lässt sich der wahrgenommene Lärm halbieren. Schon heute sind 10.000 neue Wagen in Deutschland mit solchen Sohlen ausgerüstet. Ziel muss es sein, 80% der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffsohlen auszurüsten. Priorität sollen dabei Wagen mit hoher Laufleistung haben.
- Wirtschaftlich und technisch am sinnvollsten ist der Einbau der so genannten „LL-Sohle“. Die Umrüstung auf die bereits zugelassene „K-Sohle“ ist im Vergleich dazu technisch aufwändiger und deshalb teurer. Ziel muss daher sein, die EU-weite Zulassung der „LL-Sohle“ bis 2012 zu erreichen.
- Damit keine Wettbewerbsnachteile für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene entstehen, ist die Umrüstung öffentlich zu fördern. Ansonsten drohen Verkehrs- und Lärmverlagerungen von der Schiene zur Straße.
- Ein lärmabhängiges Trassenpreissystem, wie es politisch gefordert wird, entwickelt kaum Anreize zur Umrüstung. Zum einen weil Wageneigentümer und Transporteur oft nicht identisch sind, der Eigentümer also von eventuell geringeren Trassenkosten gar nicht profitiert. Zum anderen würde die geforderte komplexe Wagenerfassung und -abrechnung dauerhaft mehr Kosten verursachen als die Umrüstung der gesamten Flotte.
- Wesentlich besser geeignet ist die direkte Förderung der Umrüstung oder die Einführung eines auf 8 Jahre zeitlich begrenzten lärm- und kilometerabhängigen Wagenbonussystems. Dieses vom Sektor entwickelte Konzept sieht vor, dass Wageneigentümer für jeden auf lärmarme Bremstechnik umgerüsteten Wagen einen kilometerabhängigen Bonus erhalten, maximal in Höhe der umrüstungsbezogenen Gesamtaufwendungen. Durch das vorgeschlagene System wird ein Anreiz geschaffen viellaufende Wagen schnell umzurüsten. Dies führt zu einer raschen und deutlich wahrnehmbaren Lärmreduzierung.

Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

Gemeinsames Positionspapier des Eisenbahnsektors

1. Den Unternehmen des Eisenbahnsektors ist bewusst, dass die Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs eine Belastung für die Bevölkerung insbesondere an stark befahrenen Schienenstrecken darstellen. Eine signifikante Reduzierung der Lärmemissionen ist erforderlich, damit die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs erhalten bleibt. Lärminderung ist deshalb ein gemeinsames Anliegen der Bahnen (Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen), der Wageneigentümer und -halter, der Politik und der vom Schienenlärm betroffenen Menschen.
2. Maßnahmen zur Lärminderung sind in erster Linie an ihrem Beitrag zur tatsächlichen Lärminderung zu bewerten. Sie müssen für die beteiligten Unternehmen wettbewerbsneutral ausgestaltet werden. Wageneigentümer und -halter sowie Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden solche Maßnahmen aktiv voranbringen. Die öffentliche Hand ist gefordert, möglichst optimale und effiziente Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen zu schaffen. Dabei ist auch der europäische Kontext zu berücksichtigen.
3. Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wird der Lärmschutz durch Lärmschutzwände, Schallschutzfenster und ähnliche infrastrukturelle oder gebäudeseitige Maßnahmen seit Jahren deutlich verbessert. Seit 1999 wurden im Bestandsnetz 740 Streckenkilometer freiwillig saniert und hierfür ca. 450 Mio. Euro investiert. Die Mittel für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes betragen derzeit jährlich 100 Mio. Euro. Zusätzlich werden seit 1974 alle Neu- und Ausbaustrecken gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz mit umfangreichen Lärminderungsmaßnahmen an der Infrastruktur erstellt. Solche Maßnahmen führen zu einer spürbaren Entlastung der Bevölkerung und müssen insbesondere in stark belasteten Bereichen auch in Zukunft fortgeführt werden. Die positiven Wirkungen bleiben jedoch lokal begrenzt. Eine flächendeckende Lärmsanierung nur auf diesem Weg erfordert erheblichen weiteren Finanz- und vor allem Zeitbedarf, so dass ein zufriedenstellender Zustand allein mit

den Maßnahmen des Lärmsanierungsprogramms erst in ferner Zukunft hergestellt werden kann.

4. Nach allen vorliegenden fachlichen Erkenntnissen – hervorzuheben sind insbesondere die diesbezüglichen Studien der UIC – ist der Ersatz herkömmlicher Graugussbremssohlen durch moderne Verbundstoffbremssohlen der mit Abstand wirkungsvollste und effizienteste Ansatz zur dauerhaften Reduzierung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs – und dies auf dem gesamten Streckennetz. Mit dem Einsatz moderner Bremssohlen können die Rollgeräusche von Güterwagen um bis zu 10 Dezibel reduziert werden. Dies entspricht etwa einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Hierfür müssen etwa 80 % der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgestattet sein. Wegen der bevorzugten Umrüstung viellaufender Güterwagen, wird der Anteil lärmsanierter Wagen an der Laufleistung aller Wagen deutlich über 80 % liegen.
5. Neue Güterwagen werden schon heute aufgrund der bestehenden betrieblich-technischen Regelwerke mit lärmvermeidenden Bremssystemen ausgestattet. Etwa 10.000 lärmarme Güterwagen wurden in den vergangenen Jahren in Betrieb genommen.
6. Für die Bestandsflotte von ca. 150.000 Wagen in Deutschland und ca. 600.000 in Europa sind die für den Einsatz allgemein bereits zugelassenen Verbundstoffsohlen (K-Sohle) als allgemeines Substitut für die herkömmlichen Graugusssohlen nur sehr bedingt geeignet. Wegen umfassender Arbeiten an der Bremsanlage (Umbau des kompletten Bremsgestänges, um das unterschiedliche Bremsverhalten der K-Sohle auszugleichen) ist die Umrüstung selbst sehr aufwändig. Zudem ist wegen der Änderungen an der Bremsanlage ggf. eine Neuzulassung der Bremsanlage oder ggf. sogar eine komplette Neuzulassung des Wagens erforderlich, was weiteren Zeitbedarf und Kosten nach sich ziehen wird. Darüber hinaus sind zusätzliche Betriebskosten in erheblicher Größenordnung zu erwarten.
7. Demgegenüber sind die Mehraufwendungen für die Umrüstung mit LL-Sohlen geringer. LL-Sohlen bilden das Bremsverhalten der Graugusssohle nach und

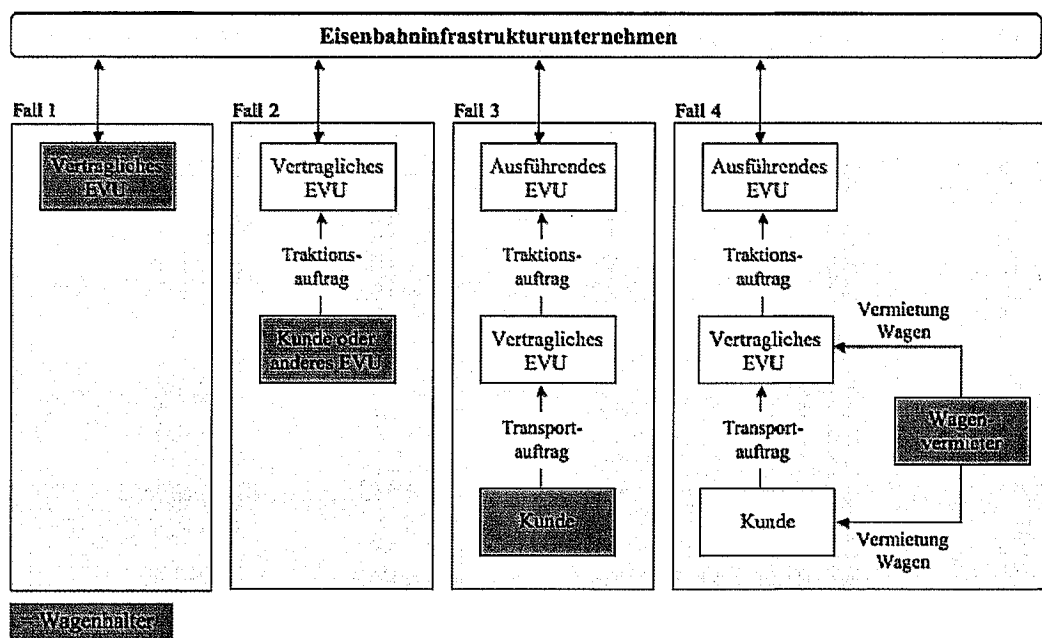
werden im Austausch für die herkömmlichen Bremsklötze eingesetzt. Hierbei werden nur die Bremsklötze ausgetauscht, die Bremsanlage muss im Allgemeinen nicht umgebaut werden. Eine Neuzulassung der Bremsanlage oder des Wagens ist deshalb nicht erforderlich. Gesicherte Aussagen zur Entwicklung der Betriebskosten können angesichts noch geringer Betriebserfahrungen derzeit nicht abschließend getroffen werden. Ein Schlüssel für die schnelle Umrüstung des gesamten Güterwagenbestandes ist die serienreife Entwicklung von wirtschaftlich einsetzbaren LL-Sohlen spätestens bis Ende des Jahres 2012. Bahnindustrie, Bahnsektor und Politik stehen vor der Aufgabe, zur Beschleunigung dieses Prozesses gemeinsam geeignete Projekte zu entwickeln und zu unterstützen. Die verfügbaren Mittel des Projektes „Leiser Rhein“ müssen umgehend hierzu eingesetzt werden.

8. Die Bundesregierung und die EU-Kommission diskutieren die Trassenpreise als geeignetes Instrument, um Anreize für die Umrüstung des Güterwagenbestandes auf Verbundstoffbremssohlen zu setzen. Sie haben sich deshalb dafür ausgesprochen, die Trassenpreise nach einer lärmabhängigen Komponente in Abhängigkeit von der Bremsausrüstung zu differenzieren. Die bisherigen Vorschläge sehen eine Bonusregelung für den Einsatz lärmsanierter Fahrzeuge in einer ersten Phase vor, an die in einer späteren Phase eine für die öffentliche Hand kostenneutrale Bonus-Malus-Regelung (Boni und Mali gleichen sich in der Summe aus) anschließen könnte.¹
9. Diese unmittelbare Verbindung ökonomischer Anreize zur Lärmsanierung der Bremssysteme des Güterwagenbestandes mit den Trassenpreisen hält der Eisenbahnsektor für ungeeignet, um eine tatsächliche Anreizwirkung für die Umrüstung von Güterwagen zu erreichen. Neben grundsätzlichen ordnungspolitischen Bedenken sind hierfür folgende Aspekte ausschlaggebend:
 - a. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entrichten als Vertragspartner der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für die Nutzung der Eisenbahninfra-

¹ So z. B. die EU-Kommission: „Nach der Anlaufphase, wenn der überwiegende Teil der betroffenen Fahrzeuge umgerüstet worden ist, kann auf das Bonus-System verzichtet werden. Stattdessen könnte ein kostenneutrales Bonus-Malus-System Anreize bieten, die Umrüstungsprogramme fortzusetzen und die Einführung innovativerer Technologien zur Lärminderung über die Grenzwerte der aktuellen TSI hinaus zu fördern.“ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand, KOM 2008/432, 8.7.2008

struktur Trassenentgelte. Davon zu unterscheiden sind die Wagenhalter, die für Instandhaltung und Investitionen in Güterwagen, also auch für die Umrüstung der Bremsen, verantwortlich sind. Bei etwa 60 % der Transporte werden EVU- und Halterfunktionen in unterschiedlichen Unternehmen wahrgenommen, die zudem ihren Sitz in unterschiedlichen Staaten haben können. Oft sind auch noch Kunden (Verlader) als Wagenmieter und Vertragspartner des EVU zwischengeschaltet. Lärmabhängige Abschläge und/oder Zuschläge zu den Trassenpreisen können nur über sehr komplexe und aufwändige Verrechnungsstufen von den EIU über die EVU und ggf. über die Kunden an die Wagenhalter weitergeleitet werden. (siehe Grafik). Die Wagenhalter werden

Geschäftsbeziehungen und Verrechnungsebenen im Schienengüterverkehr



Quelle Grafik: IVT, ETH: „Ein Trassenpreissystem aus Umweltsicht unter besonderem Augenmerk des Lärms“, 2009

aber nur dann tatsächlich in lärmreduzierende Bremsausrüstungen investieren, wenn sie ihre Mehraufwendungen für Umrüstung und Betrieb leiser Güterwagen mit hinreichender Zuverlässigkeit im Markt kompensieren können. Dies ist jedoch auch in Abhängigkeit von den jeweiligen Markterwartungen mit erheblichen Unsicherheiten belastet. Lärmdifferenzierte Trassenpreise bieten

vor diesem Hintergrund keinen hinreichenden Anreiz für die Umrüstung der Güterwagen.

- b. Lärmabhängige Trassenpreise sollen – im Gegensatz zu dem derzeit in Deutschland aber auch in ganz Europa verwendeten zugbasierten Trassenpreissystem – für einzelne Wagen erhoben werden. Dies setzt voraus, dass nicht nur neue Systeme zur Wagenerfassung installiert und betrieben werden müssen, sondern dass gleichzeitig auch neue Abrechnungsverfahren und –systeme zu entwickeln, zu implementieren und zu betreiben sind. Die gilt nicht nur für das ca. 34.000 km umfassende Streckennetz der DB AG, sondern gleichermaßen auch für das mehr als 4.000 Kilometer lange Streckennetz der mehr als 100 nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Nach ersten überschlägigen Betrachtungen fallen allein für den Betrieb der komplexen Systeme zusätzliche Kosten in Höhe von mindestens 100 Mio. Euro pro Jahr an. Hinzu kommen Implementierungskosten in mehrstelliger Millionenhöhe. Diese Kosten entstehen vor allem durch die Erhebung, Abrechnung, Reklamationshandhabung sowie Verwaltung der – je nach gewähltem Erfassungsansatz – bis zu mehreren Milliarden abrechnungsrelevanten Datensätze je Jahr, die nicht in vollem Umfang automatisch bearbeitet werden können und somit sowohl beim EIU, EVU als auch Wagenhalter einen hohen zusätzlichen Aufwand generieren. Die Vielfalt der möglichen Vertragsbeziehungen (s. Grafik oben) erhöht die Zahl der Verrechnungsstufen zwischen Fördergeber und -empfänger und wirkt zusätzlich komplexitäts- und kostensteigernd. Hinzu kommen hohe Kosten für die notwendige Entwicklung und Implementierung neuer Erfassungs- und Abrechnungssysteme sowie deren Integration in die bestehenden Systeme. Die Gesamtkosten für den Betrieb dieser Systeme können damit – je nach gewähltem Erfassungsansatz – die voraussichtlichen Kosten der Umrüstung auf leise Bremssohlen deutlich übersteigen, was volkswirtschaftlich und umweltpolitisch nicht sinnvoll sein kann.
- c. Die fahrzeugbezogene Lärmminderungsstrategie zielt auf eine schnelle Umrüstung des in Deutschland verkehrenden Wagenbestandes. Mit ökonomisch richtig gesetzten Anreizen kann der größte Teil des Wagenbestandes (etwa 80 %) in 6 bis 8 Jahren auf der Basis serienreifer und wirtschaftlich einsetzbarer LL-Sohlen mit lärmreduzierenden Bremssystemen ausgerüstet werden.

Nach Abschluss des Umrüstungsprogramms wird die Lärmkomponente in den Trassenpreisen gegenstandslos. Mit anderen Worten: Entweder die hohen Betriebskosten wagenbezogener Trassenpreissysteme werden ohne weiteren volkswirtschaftlichen Nutzen dauerhaft mitgeschleppt oder es erfolgt eine erneute Umstellung des Trassenpreissystems mit Transaktionskosten in mehrstelliger Millionenhöhe.

10. Der Eisenbahnsektor begrüßt ökonomische Anreizsysteme zur Lärmsanierung, soweit sie wirtschaftlich sinnvoll ausgestaltet sind. Solche Systeme können die Umrüstung von Güterwagen spürbar beschleunigen und einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung des Schienengüterverkehrs leisten. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die ökonomische Anreizwirkung möglichst direkt beim Wagenhalter bzw. beim Wageninvestor ankommt, der für die Umrüstung der Wagen verantwortlich ist. Außerdem müssen die Anreize so ausgestaltet sein, dass zusätzliche Aufwendungen durch Investition und Betrieb angemessen kompensiert werden und möglichst niedrige Transaktionskosten anfallen.
11. Der Eisenbahnsektor favorisiert in diesem Sinn grundsätzlich die Direktförderung von Umrüstungsmaßnahmen in Form von festen Beträgen und plädiert dafür, den beihilferechtlichen Rahmen für den Einsatz dieses Instrumentariums voll auszuschöpfen. Danach ist eine Direktförderung von bis zu 100 % mit einer besonderen Begründung der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Förderung gegenüber der europäischen Kommission genehmigungsfähig. Die Möglichkeit der nachhaltigen und insbesondere im Vergleich zu anderen Maßnahmen, schnellen Lärmreduzierung durch eine Direktförderung der Bremstechnik stellt aus Sicht des Eisenbahnsektors eine solche besondere Begründung dar, die entsprechend durch die Bundesregierung in den politischen Prozess eingebracht werden sollte.
12. Eine sinnvolle und vermittelnde Lösung würde aus Sicht des Eisenbahnsektors auch ein lärm- und kilometerbezogenes Wagenbonussystem darstellen, das Gestaltungselemente eines lärmabhängigen Trassenpreissystems aufnimmt. Analog zum von der Bundesregierung diskutierten Ansatz würden die Wagen marktorientiert, nämlich in Abhängigkeit von deren Einsatz auf dem deutschen Netz, ge-

fördert. Dem Ansatz des Sektors würde angesichts einer unmittelbaren Anreizwirkung für die Wagenhalter und vergleichsweise niedriger Transaktionskosten Rechnung getragen. Die niedrigen Transaktionskosten resultieren daraus, dass hierfür auf grundsätzlich bereits vorgesehene Erfassungs- und Meldemechanismen (z. B. aus dem Allgemeinen Wagenverwendungsvertrag (AVV), einem Vertragswerk zwischen mehr als 600 europäischen Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen) abgestellt werden kann.

13. Ein lärm- und kilometerbezogenes Wagenbonussystem soll die möglichst schnelle Umrüstung der Bestandsflotte bewirken. Für die Ausgestaltung eines lärm- und kilometerbezogenes Wagenbonussystems sollten folgende Eckpunkte gelten:

- a. Der Bund fördert die Umrüstung von Fahrzeugen des Güterwagenbestandes mit Verbundstoffsohlen mit einem Lärmbonus beginnend mit dem Zeitpunkt der Verfügbarkeit serienreifer und wirtschaftlich einsetzbarer LL-Sohlen. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann dieser Zeitpunkt bis zum Jahr 2013 erreicht werden. Die Laufzeit des Programms beträgt 8 Jahre.
- b. Der Lärmbonus wird für Kilometerleistungen gewährt, die von jedem umgerüsteten Güterwagen auf Eisenbahnstrecken in Deutschland zurückgelegt werden.
- c. Der Lärmbonus kompensiert die Investitionskosten sowie die im Vergleich zu herkömmlichen Bremssystemen anfallenden zusätzlichen Betriebskosten unter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen je Wagen. Er wird auf der Grundlage angenommener Kilometerleistungen festgelegt. Hierbei sollte die angenommene Kilometerleistung, um möglichst viele Wagen einzubinden, eher niedrig angesetzt werden. Der Lärmbonus wird mit gleichbleibenden Kilometersätzen maximal für die Laufzeit des Programms von 8 Jahren ausgezahlt.
- d. Der maximale Förderbetrag je Wagen ergibt sich aus den umrüstungsbezogenen Gesamtaufwendungen (Investition und zusätzlicher Aufwand für Betrieb). Erreichen die Wagen höhere jährliche Kilometerleistungen als bei der Kalkulation der Boni unterstellt, endet die Förderung mit Erreichen des maximalen Förderbetrags vor Ablauf des Förderzeitraums von acht Jahren.
- e. Die Bremsausrüstung wird für die in Deutschland registrierten Fahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister des EBA dokumentiert. Für im Ausland regis-

trierte Wagen ist eine durch Stichproben zu kontrollierende Selbstdeklaration oder der Abgleich mit Auslandsregistern vorzusehen.

- f. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen teilen den Wagenhaltern auf Anfrage die Kilometerleistung der von ihnen gefahrenen Wagen für Zugfahrten auf dem deutschen Netz (unter Einschluss grundsätzlich aller Betreiber der Schienenwege) auf Jahresbasis mit.
- g. Das EBA oder eine andere benannte öffentliche Stelle verwaltet das Budget zur Förderung der Umrüstung von Bestandswagen und erhält die erforderlichen Prüfungskompetenzen für die Antragsunterlagen. Die Mittel werden im Antragsverfahren direkt an die Halter gezahlt. Beantragt werden die Fördermittel von den Haltern auf Basis der von den EVU erfassten Kilometerleistungen der eingesetzten Güterwagen.

14. Der Sektor ist überzeugt, dass es angesichts der Umrüstung alter Wagen, der Umrüstungsanstrengungen auch in anderen europäischen Ländern sowie der zwischenzeitlich neu beschafften leisen Wagen nach Ende des Programms keine akustisch relevante Beeinträchtigung durch laute Wagen mehr geben wird.

I.

Stadt Erlangen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer

Invalidenstr. 44

10115 Berlin

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Postfach 3160, 91051 Erlangen

Telefon 0 91 31 / 86 22 00

Telefax 0 91 31 / 86 21 12

E-Mail stadt@stadt.erlangen.de

Internet <http://www.erlangen.de>

Az. OBM/kei

21. Februar 2011

Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

bezugnehmend auf unser Gespräch am 12. Februar in München möchte ich Dir mit diesem Brief einige weiterführende Informationen zur so genannten Flüsterbremse schicken.

Lärm ist eines der größten Probleme im Bahnverkehr. Eine der neuesten technischen Innovationen zur Lärmverminderung ist die so genannte „Flüsterbremse“. Statt der gusseisernen Klotzbremse verhindert ein Zug mit Verbundstoffbremssohle das Aufrauen der Räder, so dass die Wagen leiser rollen können. Im Ergebnis vermindert sich dadurch das Lärmgeräusch um bis zu 50 %!

Bereits 2005 hat die Bundesregierung ein millionenschweres Lärmsanierungsprogramm aufgelegt, um das Lärmproblem entlang der Schienen zu mindern. Im Herbst letzten Jahres hast Du einen Förderbescheid an die Deutsche Bahn übergeben, mit dem die Umrüstung von Güterzügen auf die Verbundstoffbremssohle gefördert wird. Das ist der Weg in die richtige Richtung. Allerdings läuft nach meinen Informationen derzeit nur ein Pilotprojekt in Deutschland.

Da der Schienenverkehr von ausländischen und privaten Zügen sowie Zügen der Deutschen Bahn genutzt wird, ist ein breiter Ansatz zur Förderung der Umrüstung notwendig. Ich möchte Dich daher bitte, Dich auf Bundes- und Europa-Ebene für die europaweite Umrüstung der Züge einzusetzen. Durch die Ausweisung von transeuropäischen Netzen innerhalb Europas können wir dem Problem nicht alleine wirkungsvoll begegnen. Ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass sich auch

Deine Kollegen im Ministerrat für dieses Thema interessieren. Deutschland könnte eine Vorreiterrolle einnehmen.

Ich habe mich in dieser Sache bereits an die Deutsche Bahn gewandt. In der Anlage findest Du dazu den entsprechenden Schriftwechsel.

Lieber Peter, ich danke Dir bereits jetzt für Deine Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

Balleis

Dr. Siegfried Balleis

Anlage:
Schriftwechsel Deutsche Bahn AG

II WU 28/02 10⁰⁰



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Oberbürgermeister - Eingang		
18. MRZ. 2011 <i>BA803</i>		
Ref.	ZwBescheid	bis / am
<i>VI</i>	U-Entwurf	
Kopie an	Ausl.-Vorlage	
<i>OBM</i>	Rücksprache	
	Ref. Bespr.	

erl. 21.03.
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

Bezug: Ihr Schreiben vom 21.02.2011
Aktenzeichen: LA 18/5181.6/11/01375421
Datum: Berlin, 15. MRZ. 2011
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Wider Siegi,

herzlichen Dank für Ihr Schreiben vom 21.02.2011 in dem Sie mich bitten, mich sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene für die weitere Reduzierung von Schienengüterverkehrslärms und die Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremssohlen einzusetzen.

Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm stellt für mich und die Bundesregierung ein zentrales Anliegen dar. Die Akzeptanz insbesondere des Schienengüterverkehrs hängt vordergründig davon ab, dass deren Lärmbelastigung entscheidend reduziert wird. Mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II strebt die Bundesregierung an, bis 2020 die Lärmbelastigung durch den Schienenverkehr schrittweise um 50 Prozent abzubauen.

Um den Lärm bereits an der Quelle zu bekämpfen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ mit den drei Schwerpunkten Pilotprojekt „Leiser Rhein“, Innovationsprogramm Verbundstoffbremssohlen und lärmabhängige Trassenpreisgestaltung initiiert. Das Projekt „Leiser Rhein“ sieht eine Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen auf Flüsterbremsen vor. Zum Jahresende 2010 wurden bereits Förderbescheide zur Umrüstung von 1.250 Güterwagen ausgereicht.

Auf europäischer Ebene wurden zum Jahresende 2005 die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsys-





Seite 2 von 2

tems beschlossen. Die sogenannte TSI Noise enthält erstmals Lärmemissions-Grenzwerte für neue, erneuerte oder umgerüstete Güterwagen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems zu erhalten, ist der gegenseitige Netzzugang für den europäischen Güterwagenpark unabdingbar. Derzeit werden in Deutschland rund 75 Prozent der Verkehrsleistungen von Güterwagen erbracht, die auch in Deutschland registriert sind. Eine beschleunigte oder intensivere Vorgehensweise zur Wagnumrüstung muss somit auch in eine europäische Strategie eingebettet sein. Im Entwurf zur Neufassung des 1. Eisenbahnpakets sind Regelungen zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise enthalten. Europaweite lärmabhängige Bahntrassenpreise sollen für die Wagenhalter Anreize zur Umrüstung ihrer Güterwagenflotte schaffen.

Die DB Netz AG wurde gebeten, bereits für das Jahr 2012 Trassenpreise mit lärmabhängigen Komponenten vorzusehen und entsprechende Anträge bei der Bundesnetzagentur einzureichen.

Ich kann Ihnen versichern, dass ich mich auf allen Ebenen weiter für Geräuschgrenzwerte einsetzen werde, die den technischen Fortschritt und die gesellschaftlichen Anforderungen an einen verbesserten Schallschutz in vollem Umfang berücksichtigen und die Anstöße für Neuentwicklungen setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Herzlichst
Dir

Udo Vannier

I.

Stadt Erlangen

Rat der Gemeinden und Regionen Europas

Deutsche Sektion

Herrn Präsident

Dr. Wolfgang Schuster

Im Klapperhof 23

50670 Köln

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Postfach 3160, 91051 Erlangen

Telefon 0 91 31 / 86 22 00

Telefax 0 91 31 / 86 21 12

E-Mail stadt@stadt.erlangen.de

Internet <http://www.erlangen.de>

Az. OBM/kei

20. Januar 2011

Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

Sehr geehrter Herr Präsident,

sehr geehrter Herr Dr. Schuster,

zunächst darf ich Ihnen zu Ihrer Wahl zum neuen Präsidenten des Rats der Gemeinden und Regionen Europas herzlich gratulieren. Ich wünsche Ihnen für diese Arbeit alles Gute.

Mit diesem Schreiben möchte ich um Ihre Unterstützung auf europäischer Ebene bezüglich der Minderung der Lärmemission im Schienengüterverkehr bitten. Daher sende ich Ihnen anbei meinen Schriftwechsel mit der Deutschen Bahn AG zu Ihrer Kenntnis.

In einem Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn habe ich um nähere Informationen über die so genannte Flüsterbremse gebeten. Dabei handelt es sich um eine Verbundstoffsohle, mit der Güterwaggons umgerüstet werden sollen. Das subjektive Lärmempfinden könnte damit um bis zu fünfzig Prozent gemindert werden. Die Deutsche Bahn ist derzeit mit anderen Akteuren dabei, in Brüssel für ein europäisches Förderkonzept zu werben. Gleichzeitig ist die Bahn um jede Form der Unterstützung dankbar. Durch die Unterstützung des Rats der Gemeinden und Regionen Europas könnten wir diesem Ziel sicher näher kommen und die Lärmbelästigung der Bevölkerung deutlich mindern.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

Der Präsident

Herrn Oberbürgermeister
 Dr. Siegfried Balleis
 Stadt Erlangen
 Rathausplatz 1
 91052 Erlangen

Datum

21.02.2011

Unser Zeichen

81.00.00

Telefon +49 221 3771-0

Durchwahl 3771-310

Telefax +49 221 3771-100

E-Mail

walter.leitermann@staedtetag.de

Bearbeitet von

Oberbürgermeister - Eingang		
24. FEB. 2011 <i>Bzlv</i>		
Ref.	ZwBescheid	is / am
<i>Bio</i>	U-Entwurf	
Koln an	Ausl. Vorlage	
<i>Born</i>	Beschreibung	
	Ref. Bespr.	

em.
25.02.
ED

→ WV 25.02.
Termin mit Dr. Kefner?
aus 24.02

Sehr geehrter Herr Dr. Balleis,

ich bedanke mich herzlich für Ihre Glückwünsche zu meiner Wahl zum Präsidenten des Rates der Gemeinden und Regionen Europas.

Ihr Glückwunschschreiben verbinden Sie mit dem Anliegen, mich in meiner neuen Funktion auf europäischer Ebene zur Minderung der Lärmemissionen im Schienengüterverkehr einzusetzen.

Ich unterstütze Ihr Anliegen sehr und werde daher veranlassen, dass das Thema im zuständigen Ausschuss unseres europäischen Dachverbandes behandelt wird. Durch die Behandlung im zuständigen Fachausschuss auf europäischer Ebene wird es uns sicherlich gelingen, Ihr Anliegen zu einem europäischen Anliegen in dem Sinne zu machen, dass es von möglichst vielen Sektionen im RGRE mitgetragen wird.

Ich werde Sie über die Behandlung im europäischen RGRE und daraus folgende Aktivitäten auf dem Laufenden halten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Schuster

Dr. Wolfgang Schuster
 Oberbürgermeister der
 Landeshauptstadt Stuttgart

I.

Stadt Erlangen

Stadt Frankfurt am Main
Oberbürgermeisterin
Frau Dr. h.c. Petra Roth
Römerberg 23
60311 Frankfurt

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Postfach 3160, 91051 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/kei

20. Januar 2011

Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,
sehr geehrte Frau Roth,

anbei sende ich Ihnen meinen Schriftwechsel mit der Deutschen Bahn AG zu Ihrer Kenntnis, verbunden mit der Bitte, dieses Thema auf der nächsten Präsidiumssitzung des Deutschen Städtetags einzubringen.

In einem Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn habe ich um nähere Informationen über die so genannte Flüsterbremse gebeten. Dabei handelt es sich um eine Verbundstoffsohle, mit der Güterwaggons umgerüstet werden sollen. Das subjektive Lärmempfinden könnte damit um bis zu fünfzig Prozent gemindert werden. Die Deutsche Bahn ist derzeit mit anderen Akteuren dabei, in Brüssel für ein europäisches Förderkonzept zu werben. Gleichzeitig ist die Bahn um jede Form der Unterstützung dankbar. Durch die Unterstützung des Deutschen Städtetags könnten wir diesem Ziel sicher näher kommen und die Lärmbelästigung der Bevölkerung deutlich mindern.

Dr. Articus erhält einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

I.

Stadt Erlangen

Deutscher Städtetag
Herrn Dr. Stephan Articus
Geschäftsführendes Präsidialmitglied und
Hauptgeschäftsführer
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91051 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/ke009

10. Juli 2012

Flüsterbremse

Sehr geehrter Herr Dr. Articus,

ich möchte an mein Schreiben vom 20. Januar 2011 an die damalige Präsidentin des Deutschen Städtetags, Frau Dr. h.c. Petra Roth, erinnern. Ich habe Ihnen das Schreiben erneut beigelegt.

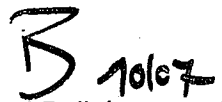
Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG planen derzeit die Einführung eines lärmabhängigen Trassensystems zum Dezember 2012. Durch finanzielle Anreize sollen die Wagenhalter zur Umrüstung der Bremsen animiert werden. Diesen Schritt begrüße ich sehr, da dadurch einerseits der Flüsterbremse zum Durchbruch verholfen werden könnte und andererseits der Schienenlärm deutlich und dauerhaft reduziert werden könnte. Der Bundesverkehrsminister sowie der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG haben am 5. Juli eine entsprechende Eckpunktevereinbarung unterzeichnet.

Die Lärmschutzproblematik im Bahnverkehr ist in der Metropolregion Nürnberg derzeit sehr aktuell. Aufgrund des Ausbaus der ICE-Strecke Nürnberg - Ebensfeld im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8.1 müssen in Erlangen und Bamberg hohe Lärmschutzwände gebaut werden, die die Städte regelrecht durchschneiden. Das Stadtbild wird dadurch massiv verändert. Bamberg droht womöglich die Aberkennung des Status einer Weltkulturerbestätte.

Ich bin mir darüber im Klaren, dass die Güterzüge das größte Problem darstellen und dass viele Güterzüge im Ausland zugelassen sind. Auf die ausländischen Wageninhaber finden die deutschen Vorgaben leider keine Anwendung.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn wir das Thema erneut im Rahmen einer Präsidiumssitzung behandeln könnten. Durch die Umrüstung der Züge könnte zukünftig der Bau hoher Lärmschutzwände vermieden werden.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Siegfried Balleis

II. OBM z.K.



Deutscher Städtetag · Postfach 51 06 20 · 50942 Köln
Herrn Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Stadt Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Oberbürgermeister - Eingang		
02. FEB. 2011 <i>B0202</i>		
Ref.	ZwBescheid	bis / am
<i>VI</i>	U-Entwurf	
Kopie an	Aust. Vorlage	
<i>B.</i>	Rücksprache	
<i>B0202</i>	Ref. Bespr.	

2. 3. 02.
Ø

OBM

WV 2. Präsid. Sitz.
in Neuss

Marienburg
Lindenallee 13 - 17
50968 Köln

27.01.2011/nj

Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-282
Telefax +49 221 3771-180

E-Mail

folkert.kiepe@staedtetag.de

Bearbeitet von

Folkert Kiepe

Aktenzeichen

66.60.20 D

Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

Sehr geehrter Herr Dr. Balleis,

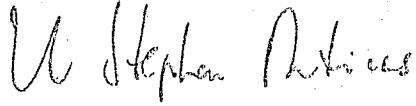
vielen Dank für das mir übermittelte Schreiben, dass Sie in der o. g. Angelegenheit unter dem 20.01.2011 an unsere Präsidentin, Frau Oberbürgermeisterin Roth, gerichtet haben.

Nach Rücksprache mit Herrn Beigeordneten Kiepe kann ich Ihnen mitteilen, dass die Hauptgeschäftsstelle das Problem nicht nur mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, sondern auch bereits unmittelbar mit der Deutschen Bahn AG mit dem Ziel erörtert hat, für die geforderte Minderung der Lärmemissionen im Schienengüterverkehr möglichst bald zu wirksamen Lösungen zu kommen; dabei spielt die von Ihnen angesprochene Verbundstoffsohle, mit der Güterwaggons umgerüstet werden sollen, eine große Rolle. Die Umsetzung bedarf allerdings im Hinblick auf die Finanzierung der Kooperation mit dem Bundesministerium für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr. Hierzu sind weitere Gespräche vorgesehen. Über die Ergebnisse dieser Gespräche mit dem BMVBS und der DB AG werden wir so bald wie möglich berichten. Gegebenenfalls könnte das Thema in der nächsten Sitzung auch im Präsidium behandelt werden.

In der unmittelbar bevorstehenden Sitzung von Präsidium und Hauptausschuss in Neuss ist das Thema Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen bereits in dem zur Beratung vorgesehenen Tagesordnungspunkt 4: DST-Positionspapier zu einer nachhaltigen und integrierten Städtebau- und Verkehrspolitik unter II. Ziffer 15 angesprochen.

Ich schlage vor, dass wir uns am Rande der Präsidiumssitzung über das weitere Vorgehen abstimmen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in cursive script, reading "U Stephan Articus". The signature is written in dark ink on a light background.

Dr. Stephan Articus

I.

Stadt Erlangen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Herrn Bundesminister
Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstr. 44
11030 Berlin

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/ke009

18. Juli 2012

Lärmemissionen im Eisenbahnverkehr: Einsatz der Flüsterbremse

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

Anfang 2011 habe ich mich bereits mit einem Schreiben in der oben genannten Thematik an Dich gewendet. Ich habe Dich darin um Deinen Einsatz für die Einführung einer Flüsterbremse im Schienengüterverkehr gebeten.

Wie ich den Medien entnehmen konnte, planen das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG derzeit die Einführung eines lärmabhängigen Trassensystems zum Dezember 2012. Durch finanzielle Anreize sollen die Wagenhalter zur Umrüstung der Bremsen animiert werden. Diesen Schritt begrüße ich sehr, da dadurch einerseits der Flüsterbremse zum Durchbruch verhol-
fen werden könnte und andererseits der Schienenlärm deutlich und dauerhaft reduziert werden könnte. Ich freue mich, dass Du zusammen mit dem Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG am 5. Juli eine entsprechende Eckpunktevereinbarung unterzeichnet hast.

Die Lärmschutzproblematik im Bahnverkehr ist in der Metropolregion Nürnberg derzeit sehr aktuell. Aufgrund des Ausbaus der ICE-Strecke Nürnberg - Ebersfeld im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8.1 müssen in Erlangen und Bamberg hohe Lärmschutzwände gebaut werden, die die Städte regelrecht durchschneiden. Das Stadtbild wird dadurch massiv verändert. Bamberg droht womöglich die Aberkennung des Status einer Weltkulturerbestätte. Zur Veranschaulichung habe ich Dir eine 3-D-Simulation des Stadtplanungsamts Bamberg beigelegt.

Mit Sorge nehme ich zur Kenntnis, dass wir in Deutschland weiterhin Gefahr laufen, in den Städten meterhohe Lärmschutzwände zu errichten, während es auf der anderen Seite unauffälligere und wahrscheinlich kostengünstigere Arten der Lärmreduzierung gibt – beispielsweise die Flüsterbremse. Ich würde mich daher sehr freuen, wenn sich das Bundesverkehrsministerium auch weiterhin für die Einführung der Flüsterbremse stark macht.

Ich bin mir darüber im Klaren, dass die Güterzüge das größte Problem darstellen und dass viele Güterzüge im Ausland zugelassen sind. Auf die ausländischen Wageninhaber finden die deutschen Vorgaben leider keine Anwendung. Ich stimme Dir zu, dass hierzu auf europäischer Ebene eine entsprechende Regelung gefunden werden muss. Im Interesse der Bevölkerung sollte sich

daher ein Weg finden, die Anwohner von Bahnstrecken auch ohne meterhohe Wände vor Zuglärm zu schützen.

Lieber Peter, ich bitte Dich dringend, dass wir uns gemeinsam für eine vernünftige Lösung einsetzen.

Da er sich nachhaltig für dieses Thema engagiert, sende ich dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Balleis

Dr. Siegfried Balleis

II. OBM z.K.

III. u. 30.07. 10⁰⁰



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Oberbürgermeister
der Stadt Erlangen
Herrn Dr. Siegfried Balleis
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Oberbürgermeister - Eingang		
07. AUG. 2012		
Ref.	ZwBescheid	bis / am
	U-Entwurf	
Kopie an	Ausl.-Vorlage	
	Rücksprache	
	Ref. Bespr.	

Dr. Peter Ramsauer MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4186
FAX +49 (0)30 18-300-1920

Poststelle@bmvs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Lärmemission im Eisenbahnverkehr: Einsatz der Flüsterbremse

Bezug: Ihr Schreiben vom 18.07.2012
Aktenzeichen: LA 18/5181.10/0
Datum: Berlin, 31. JULI 2012
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 18.07.2012, in dem Sie auf hohe Lärmschutzwände beim Ausbau der Strecke Nürnberg - Ebensfeld in Erlangen und Bamberg und auf den Einsatz von Flüsterbremsen eingehen.

Die Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8.1 befindet sich derzeit in der Phase der Planfeststellung. Beim Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge. Dies begründet das Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Durch die Lärmvorsorgemaßnahmen müssen die gesetzlich festgelegten Grenzwerte gemäß 16. BImSchV erreicht oder unterschritten werden.

Mit dem Bau der Lärmschutzwände, deren Höhe und Umfang nach dem BImSchG und der 16. BImSchV im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu ermitteln sind, ergeben sich deutliche Verbesserungen für die Anlieger der Eisenbahnstrecke. Durch die DB Netz AG bzw. DB ProjektBau werden derzeit die Planfeststellungsunterlagen gesamthaft überarbeitet und im Herbst 2012 neu vorgelegt. Hierüber finden auch regelmäßig Abstimmungsgespräche z. B. in Bamberg statt. Auf dieser Basis sollte es möglich sein, eine von allen Beteiligten getragene Lösung für die Schallschutzmaßnahmen zu erzielen.





Seite 2 von 3

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) setzt zudem auf Lärmvermeidung im Fahrzeugbereich. Die Lärmminimierung an der Quelle durch Umrüstung der vorhandenen Güterwagenflotte führt im Gegensatz zu konventionellen Lärmschutzmaßnahmen, die nur punktuelle Wirkung haben, zu einer flächendeckenden Lärmreduzierung. Insbesondere im Schienengüterverkehr besteht noch Potenzial für technische Maßnahmen: Im Gegensatz zu herkömmlichen Bremssohlen aus Grauguss halten LL- und K-Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen die Lauffläche der Eisenbahnräder dauerhaft in glattgeschliffenem Zustand. Damit wird der Schallpegel des Rollgeräuschs eines Güterwagens um bis zu 10 dB(A) reduziert.

Deshalb hat die Bundesregierung das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ initiiert. Gegenstand sind das Pilotprojekt „Leiser Rhein“, die Umrüstung auf Verbundstoffsohlen sowie die Entwicklung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems.

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ verschafft die Möglichkeit, bis zu 5000 vorhandene Güterwagen auf K- oder LL-Verbundstoffsohlen umzurüsten. Der erste vollständig aus umgerüsteten Güterwagen bestehende Zug soll im September 2012 bereitstehen.

Auf Initiative des BMVBS wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt. Eckpunkte sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von 50 Prozent und maximal 152 Mio. Euro zum auszahlenden Bonus, die Laufzeit von 8 Jahren sowie die Nachfolgeregelung ab 2020. Innerhalb der 8-Jahres-Frist sollen 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet und damit ein akustisch wahrnehmbarer Teil der Laufleistung von lärmgeminderten Fahrzeugen erbracht werden.

Ziel ist es, nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärmminimierung dauerhaft erhalten bleibt. Falls die Anreize zur Umrüstung nicht ausreichend sein sollten, besteht immer noch die Möglichkeit, eine Nachfolgeregelung ab 2020 auf dem Verordnungsweg zu erlassen.

Zudem hat das BMVBS weitere Aktivitäten zur Lärmminimierung entfaltet. Von 2009 bis 2011 flossen aus dem Konjunkturpaket II rund 72 Millionen Euro in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zur Erprobung innovativer Maßnahmen und Verfahren an Gleisanlagen. 13 neue





Seite 3 von 3

Technologien wurden in bundesweit 82 Einzelprojekten auf ihre Praxistauglichkeit getestet, z. B. niedrige Schallschutzwände, Schienestegdämpfer und Maßnahmen zur Brückenentdröhnung. Die erfolgreich erprobten innovativen Techniken werden zugelassen und zukünftig das Maßnahmenportfolio erweitern und neue Möglichkeiten der Gestaltung des Lärmschutzes eröffnen.

Mit freundlichen Grüßen

Herfried Bahr

U. B.

Stadt Erlangen

Deutscher Städtetag
Herrn Dr. Stephan Articus
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91051 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/kei

31. Januar 2012

Auswirkungen des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II und Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag

Sehr geehrter Herr Dr. Articus,

im Dezember hat Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages über den Verkehrslärmschutz, die Umsetzung des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II und die Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag berichtet. Der Bericht liegt diesem Schreiben bei.

Auf den Seiten drei und vier des Berichts steht geschrieben:

„Entsprechend dem Koalitionsvertrag wird Ende 2012 eine lärmabhängige Differenzierung der Trassenpreise bei der Bahn eingeführt. Eine entsprechende Eckpunktevereinbarung haben Herr Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB und der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, Herr Dr. Rüdiger Grube, am 05.07.11 unterzeichnet. Demnach wird auf das Trassenentgelt für Güterzüge, in die laute Güterwagen eingestellt sind, eine zusätzliche lärmabhängige Entgeltkomponente erhoben. Mit diesen Einnahmen und einem Bundeszuschuss von 152. Mio. € wird Güterwagenhaltern, die nach der Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems vorhandene Güterwagen Lärm mindernd umrüsten, ein laufleistungsabhängiger Bonus gezahlt. Eine Umrüstquote von mindestens 80 Prozent bis 2020 wird angestrebt. Mit dieser Umrüstquote wird eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung erreicht. Durch eine Anschlussregelung soll nach Ende dieses lärmabhängigen Trassenpreissystems der Einsatz lauter Güterwagen ausgeschlossen werden. Das BMVBS unterstützt auch bei der Revision der EU-Richtlinie 2011/14/EG eine EU-weite Einführung lärmabhängiger Trassenpreissysteme, um Anreize zur Lärmreduzierung im Schienenverkehr zu setzen.“

Da auch Erlangen von zahlreichen Personen- und Güterzügen passiert wird, begrüße ich dieses Vorhaben außerordentlich. Ich bin mir sicher, dass diese Vereinbarung auch in vielen anderen Städten gutgeheißen wird. Um die Einwohner vor dem Lärm des Schienenverkehrs zu schützen, wurden und werden hohe Lärmschutzwände gebaut. Diese Wände beeinträchtigen das Erscheinungsbild der Stadt in erheblichem Maße. Wenn die Umrüstung der Güterzüge schnell vonstatten geht, dann könnten sich in vielen Fällen die Investitionen in Lärmschutzwände erübrigen.

Sehr geehrter Herr Dr. Articus, ich würde mich sehr freuen, wenn der Deutsche Städtetag darstellen könnte, wann die Wirkungen dieser Vereinbarungen eintreten sollen. Bis wann werden die Waggons umgebaut? Und sind die Strafen in einer solchen Höhe angesetzt, so dass sich die Umrüstung für die Güterwagenhalter tatsächlich lohnt?

Falls sich abzeichnen sollte, dass diese Vereinbarung in der Praxis nur zögerlich umgesetzt wird, dann würde ich es sehr begrüßen, wenn der Deutsche Städtetag hier tätig werden könnte.

Mit freundlichen Grüßen

S 31/01

Dr. Siegfried Balleis

II. OBM z.K.

III. o.E. von Rel. II in RB am 31.01.12

Auslauf am
31.01.12

ENB 1.02.1

Verkehrslärmschutz
Umsetzung des NATIONALEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZPAKETES II
und der Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag
(Stand Dezember 2011)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat am 27.08.09 das NATIONALE VERKEHRSLÄRMSCHUTZPAKET II (NVP II) vorgestellt. Es baut auf einem ersten Verkehrslärmschutzpaket aus dem Jahr 2007 auf und bündelt laufende und neue Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz vor Verkehrslärm; hinzu kommen Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag wie die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung bei der Bahn und die Änderung des Fluglärmschutzgesetzes, damit Anwohner von Militärflughäfen gleiche Ansprüche auf Erstattung von Lärmschutzkosten haben wie die Anwohner von Verkehrsflughäfen.

Das NVP II enthält erstmals quantitative Lärminderungsziele: Bis 2020 soll die Belästigung durch Verkehrslärm – bezogen auf Lärmbrennpunkte in besiedelten Bereichen – im Vergleich zu 2008 um 20 % im Flugverkehr, um 30 % im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt und um 50 % im Schienenverkehr abnehmen. Die folgende Darstellung bisheriger Umsetzungsschritte konzentriert sich auf einzelne, wesentliche Maßnahmen.

1. Senkung der Geräuschgrenzwerte

Die Bundesregierung setzt sich in den internationalen Gremien konsequent für eine Senkung von Geräuschgrenzwerten für Fahrzeuge aller Verkehrsträger ein, um die noch vorhandenen technischen Möglichkeiten möglichst auszuschöpfen. Fortschritte wurden in letzter Zeit vor allem in folgenden Bereichen erreicht:

- Bei Geräuschgrenzwerten für Kraftfahrzeuge beginnen sich die intensiven Anstrengungen des BMVBS auszuzahlen:
 - Das neue Geräuschmessverfahren der UN ECE für Lkw und Pkw hat sich in einer zweijährigen Testphase bewährt. Auf seiner Grundlage hat die Europäische Kommission schon länger angekündigt einen Vorschlag für eine Richtlinie vorzulegen.
 - Das ebenfalls neue Geräuschmessverfahren der UN ECE für Motorräder ermöglicht es (in Verbindung mit der künftigen Geräuschkennzeichnung der Motorräder) den Behörden der Bundesländer laute Motorräder im Verkehr zu überprüfen; es erfasst auch höhere Drehzahlen oberhalb des Typprüfbereiches. Eine Verabschiedung des neuen Verfahrens („Regelung 41“) auf UN-ECE-Ebene ist 2011 erfolgt; die Kommission beabsichtigt die neue Regelung im Anschluss daran anzuerkennen.
 - Bereits beschlossen sind um rund 3 dB(A) niedrigere Geräuschgrenzwerte für Reifen sowie eine Kennzeichnung von umweltrelevanten Eigenschaften von Reifen ab 2012.
- Im Schienenverkehr setzt sich die Bundesregierung bei der anstehenden Revision der Geräuschgrenzwerte für neue Güterwagen (so genannte TSI Noise) für eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte entsprechend dem Stand der Technik ein. Sie wirkt in nationalen und internationalen Arbeitsgruppen intensiv an der Vorbereitung eines Berichts mit, auf dessen Basis dann neue Regelungen erarbeitet werden sollen. Die Europäische Kommission will diesen Bericht spätestens im Juni 2013 vorlegen.

- Für den Flugverkehr hat das Umweltkomitee der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Februar 2010 mit deutscher Unterstützung ein anspruchsvolles Untersuchungsprogramm beschlossen. Es umfasst niedrigere Grenzwerte bei den seit 2006 geltenden Lärmzulassungsstandards von Flugzeugen (so genannte Kapitel 4-Grenzwerte) in einer Bandbreite von (kumulativ) 3 bis 11 Dezibel (EPNdB). Neue Grenzwerte sollen dann 2013 beschlossen werden und, wie das Umweltkomitee im September dieses Jahres in Peking beschlossen hat, voraussichtlich 2020 in Kraft treten.
- Im Herbst 2009 hat Deutschland erneut niedrigere Lärmgrenzwerte in der Binnenschifffahrt bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission vorgeschlagen. Schwierig gestaltet sich in der derzeitigen Diskussion die Behandlung der vorgeschlagenen Bestimmungen für bereits in Betrieb befindliche Schiffe.

2. Maßnahmen im Straßenverkehr

- Die Verdoppelung des Mittelansatzes für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen hat eine Steigerung der Ausgaben im Jahr 2010 auf über 40 Mio. € ermöglicht; 2011 wird dieser Betrag voraussichtlich noch übertroffen. Durch den Vorrang für aktive gegenüber passiven Schutzmaßnahmen und die Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) im Jahr 2010 werden Bürgerinnen und Bürger in größerer Anzahl, effektiver und frühzeitiger als bisher vor Lärm geschützt.
- Durch den verstärkten Einsatz von Fotovoltaik in Kombination mit Lärmschutzanlagen entlang von Bundesfernstraßen soll eine Mitfinanzierungsquelle erschlossen werden, um mehr Lärmschutz für Anwohner gewähren zu können. Dazu soll ein Investor die Möglichkeit erhalten, den mittels Fotovoltaik erzeugten Strom gegen Vergütung in das örtliche Stromnetz einzuspeisen. Im Gegenzug soll er sich an den Kosten für den Lärmschutz beteiligen.
- Für einen besseren Schutz der Lkw-Fahrer in den Ruhezeiten hat sich die haushaltsrechtliche Grundlage für freiwillige Lärmschutzmaßnahmen in den Rastanlagen bewährt. Deutlich verbessert wird die Lärmsituation durch Wände zwischen der Autobahn und den Lkw-Parkflächen auf Rastanlagen. Für den Lärmschutz der Anwohner von Rastanlagen hatte der Bund zunächst im Konjunkturpaket II Lärmsanierungen bei zu erweiternden oder neuen Rastanlagen ermöglicht. Diese freiwilligen Leistungen sind für das Haushaltsjahr 2011 im Bundesfernstraßenhaushalt verankert worden.
- Über den Einbau lärmarmer Fahrbahnübergänge an Brücken entscheiden seit der Vereinfachung der Regelungen weitgehend die Straßenbauverwaltungen der Länder. Diese Lärmquelle wird heute weniger thematisiert als früher. Dies ist auch auf die Vereinfachung der entsprechenden Regelungen zurückzuführen.
- 2009 wurde mit der Überarbeitung des Berechnungsverfahrens für den Straßenverkehrslärm (so genannte „RLS-90“) begonnen. Auch die von der Europäischen Kommission veranlassenen Arbeiten zur Harmonisierung des Lärmberechnungsverfahrens für Umgebungslärm („CNOSSOS“) befinden sich auf einem guten Weg. Dies ist auch auf den Einsatz der von der Bundesregierung benannten nationalen Experten in den verschiedenen Arbeitsgruppen zurückzuführen. Die Kommission strebt eine Entscheidung über die Einführung im Jahr 2012 an. Es wird zu prüfen sein, ob das künftige europäische Lärmberechnungsverfahren auch für die nationalen Straßenplanungen übernommen werden kann.
- Der im BVWP 2003 vorgesehene Bau von Ortsumgehungen schreitet zügig voran: Seit 2001 wurden rund 260 Ortsumgehungen fertig gestellt, 76 weitere sind im Bau.

- Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass sich das BMVBS auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2011 für mehr Kontrollen der Geräuschemissionen von Motorrädern im Verkehr eingesetzt hat. Die hierfür allein zuständigen Bundesländer haben diese Initiative jedoch nicht unterstützt.

3. Maßnahmen im Schienenverkehr

Die Minderung des Schienenverkehrslärms ist – auch ausweislich des Koalitionsvertrags – ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Ein Bündel von Maßnahmen soll vor allem den nächtlichen Lärm des Schienengüterverkehrs reduzieren. Das BMVBS setzt dazu auf

- das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes,
- innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz an der Schieneninfrastruktur sowie
- das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ und die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise.

Im Einzelnen:

- Das in 1999 begonnene Lärmsanierungsprogramm wird trotz angespannter Haushaltslage auf dem seit 2007 erhöhten Finanzierungsniveau fortgeführt. Die verfügbaren 100 Mio. € sind 2010 vollständig eingesetzt worden und auch 2011 wird dies voraussichtlich erreicht. Insgesamt wurden bisher rund 1.054 Kilometer Strecke mit 725 Ortsdurchfahrten saniert. Dabei wurden mehr als 362 Kilometer Schallschutzwände errichtet und passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster für 45.600 Wohnungen gefördert. Es besteht noch erheblicher Nachholbedarf. Eine Aktualisierung der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung soll Ende 2011 vorgelegt werden.
- Im Rahmen des Konjunkturpakets II werden innovative Maßnahmen zur Verringerung des Lärms am Fahrweg erprobt. Die neuen Techniken sollen das Maßnahmenportfolio zum Lärmschutz erweitern. Hierfür sind bundesweit 88 Einzelvorhaben mit Kosten von rund 80 Mio. € bereits weitgehend umgesetzt worden. Erprobt werden u. a. Schienenstegdämpfer, niedrige Schallschutzwände, Gabionenwände, Brückenentdröhnungen, besohlte Schwellen, Fotovoltaik an Lärmschutzwänden sowie Schienenbeschäumungen und Schienenschmiereinrichtungen. Die Umsetzung wird von Lärm- und Erschütterungsmessungen begleitet. Die DB Netz AG wird die Ergebnisse dieser Messungen bis 30.04.12 vorlegen. Geeignete innovative Techniken sollen dann zeitnah in die Richtlinie zur Berechnung von Schallemissionen an Schienenwegen überführt werden.
- Die Bundesregierung hat das Pilot- und Innovationsprogramm Leiser Güterverkehr initiiert, mit dem die Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen gefördert wird und die technischen Möglichkeiten der Umrüstung von Bestandsgüterwagen praktisch erprobt und weiter entwickelt werden. Das Projekt befindet sich in der Umsetzungsphase. Im Oktober 2010 konnten Zuwendungsbescheide für die Umrüstung von 1250 Güterwagen ausgereicht werden.
- Entsprechend dem Koalitionsvertrag wird Ende 2012 eine lärmabhängige Differenzierung der Trassenpreise bei der Bahn eingeführt. Eine entsprechende Eckpunktevereinbarung haben Herr Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB und der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, Herr Dr. Rüdiger Grube, am 05.07.11 unterzeichnet. Demnach wird auf das Trassenentgelt für Güterzüge, in die laute Güterwagen eingestellt sind, eine zusätzliche lärmabhängige Entgeltkomponente erhoben. Mit diesen Einnahmen und einem Bundeszuschuss von 152 Mio. € wird Güterwagenhaltern, die nach der Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems vorhandene Güterwagen Lärm mindernd umrüsten, ein laufleistungsabhängiger Bonus gezahlt. Eine Umrüstquote von mindestens 80 Prozent bis 2020 wird angestrebt. Mit dieser Umrüstquote wird eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung



erreicht. Durch eine Anschlussregelung soll nach Ende dieses lärmabhängigen Trassenpreissystems der Einsatz lauter Güterwagen ausgeschlossen werden. Das BMVBS unterstützt auch bei der Revision der EU-Richtlinie 2001/14/EG eine EU-weite Einführung lärmabhängiger Trassenpreissysteme, um Anreize zur Lärmreduzierung im Schienenverkehr zu setzen.

- Im BMVBS ist derzeit eine Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) in der Hausabstimmung, die die Zielsetzungen des Koalitionsvertrages zur Abschaffung des Schienenbonus aufnimmt.

4. Maßnahmen im Flugverkehr

- Für den Vollzug des Fluglärmsgesetzes ist noch eine Verordnung zur Außenwohnbereichsentschädigung (3. Fluglärmschutzverordnung) zu erlassen. Diese wird vom federführenden Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit Priorität erarbeitet. Sie wird den Rechtsrahmen für den Fluglärmschutz vervollständigen, der Anwohner von Flughäfen besser vor Lärm schützt und Planungssicherheit für die Verkehrsflughäfen bringt. Im Anschluss daran soll, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, das Fluglärmschutzgesetz geändert werden, um die Grenzwerte für Militärflughäfen an die für zivile Flughäfen anzugleichen.
- Das leise Anflugverfahren (Continuous Descent Approach, CDA) wurde an den Flughäfen Hannover, München, Köln/Bonn, Leipzig/Halle und Frankfurt (nachts) eingeführt; es soll 2012 in Hamburg-Fuhlsbüttel eingeführt werden. Die Nutzung ist auf verkehrsschwache Zeiten bzw. zum Teil auf Nachtstunden beschränkt. Weitere, große Verkehrsflughäfen folgen in den kommenden Jahren.
- Die Europäische Kommission hat den Entwurf für eine Revision der Richtlinie über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (in Form einer Verordnung) am 01.12.11 vorgelegt. Sofern nach deren Verabschiedung über die Neufassung hinaus nationaler Regelungsbedarf besteht, werden die dortigen Regelungen ggf. neben weiteren internationalen Vorgaben in eine Überarbeitung der Bonusliste einfließen. Das BMVBS hat in der Bonusliste leiseres Fluggerät identifiziert, welches u. a. durch geringere lärmabhängige Landeentgelte begünstigt werden kann. Dadurch wird ein Anreiz für den Einsatz leiser Flugzeuge gesetzt.

5. Maßnahmen in der Binnenschifffahrt

Landseitige Stromversorgungsanlagen für Schiffe erlauben es, die häufig lauten, bordeigenen Dieselaggregate an Liegestellen abzuschalten. Um die Ausrüstung von Standorten mit so genannten Stromtankstellen voran zu bringen, erarbeitet die Bundesregierung einen neuen Standard für diese Anlagen. Um die Attraktivität dieser Stromtankstellen zu verbessern, wurde bei der Änderung des Stromsteuergesetzes der geringst mögliche Steuersatz (0,50 €/MWh statt der sonst üblichen 20,00 €/MWh) für die Nutzung dieser Tankstellen festgesetzt. Die Änderung des Gesetzes trat am 23.07.11 in Kraft.

6. Lärmschutz im innerstädtischen Verkehr

Der Bund fördert trotz schwieriger Haushaltslage weiter städtebauliche Maßnahmen der Gemeinden (2011 und 2012 jeweils 455 Mio. €). Auf hohem Niveau wird der Öffentliche Personennahverkehr gefördert (7,8 Mrd. € auf der Grundlage des Regionalisierungs-, des Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und des Entflechtungsgesetzes). Für den umwelt- und stadtverträglichen Radverkehr stellt der Bund 2011 89 Mio. € zur Verfügung. Der Nationale Radverkehrsplan wird derzeit im Rahmen eines breiten Beteiligungs- und Diskussionsprozesses weiterentwickelt und soll 2013 in Kraft treten.

- Die Bundesregierung hat im Konjunkturpaket II mit dem Förderzweck Lärmschutz an kommunalen Straßen einen erheblichen Impuls für den innerstädtischen Lärmschutz gesetzt. Bisher wurden hierfür Investitionen von insgesamt 218 Mio. € angestoßen (Stand 30.09.11).
- Ziel der Bundesregierung ist es, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren. Mit dem Konjunkturpaket II wurden 500 Mio. € für die Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität bereitgestellt. Mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität stellt die Bundesregierung eine weitere Milliarde EURO für Forschung und Entwicklung zur Verfügung.

Alle Projekte zur Elektromobilität im Rahmen des Konjunkturpakets II sind erfolgreich abgeschlossen. Weitere Maßnahmen laufen nun an. Hierbei beschäftigt sich das BMVBS in seinen Modellregionen auch mit der Ermittlung des Gefahrenpotentials sehr leiser Fahrzeuge und der Ableitung geeigneter Maßnahmen, um insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger) zu schützen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in die Diskussion zur Entwicklung internationaler Vorschriften eingebracht. Das Ziel der Reduzierung von Geräuschen im Straßenverkehr bleibt selbstverständlich erhalten.

Das NVP II ist – gemeinsam mit den Regelungen des Koalitionsvertrags – eine gute Grundlage für die notwendigen weiteren Schritte im Verkehrslärmschutz. Das Paket hat deutlich gemacht, dass Verkehrslärmschutz ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Verkehrspolitik ist. Die Umsetzung seiner Maßnahmen befindet sich auf einem guten Weg; dies muss durch ausreichende finanzielle Ausstattung der Lärmsanierungstitel finanziell abgesichert werden. Das NVP II kann bei Bedarf fortentwickelt werden.

Stadt Erlangen

Der Oberbürgermeister

Eisenbahn-Bundesamt
Herrn Präsident Gerald Hörster
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/ke009

21. November 2012

Zulassung der LL-Sohlen

Sehr geehrter Herr Hörster,

die Stadt Erlangen liegt direkt an der Bahnstrecke Nürnberg - Ebensfeld, die im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8.1 ausgebaut werden soll. Da die Baumaßnahmen voranschreiten, wird auch das Thema Lärmschutz akut. Bisher hat die Deutsche Bahn AG vorgesehen, rechts und links der Bahngleise Lärmschutzwände in einer Höhe von sechs Metern zu errichten. Da die Gleise mitten durch die Stadt führen, würde dies das Gesicht unserer Stadt vollkommen verändern. Die Stadt Bamberg steht vor demselben Problem und fürchtet sogar den Verlust ihres Weltkulturerbetitels.

Ich bin der Überzeugung, dass die hohen Lärmschutzwände gar nicht erst aufgestellt werden müssten - oder zumindest in geringerer Höhe -, wenn der Zuglärm direkt an der Quelle, d.h. an der Bremse gedämpft werden würde. Dies ist beispielsweise durch die Umrüstung der lärmintensiven Güterzüge auf LL-Sohlen möglich. Leider ist diese sogenannte „Flüsterbremse“ noch nicht zugelassen. Erschwerend kommt hinzu, dass Anfang Dezember 2012 eine Richtlinie in Kraft tritt, die es der Deutschen Bahn als Betreiber des Schienennetzes erlaubt, von lauten Güterzügen höhere Trassenentgelte zu verlangen als von leisen. Die Mehrerlöse sollen wiederum den Güterbahnen zufließen, damit sie ihre Züge umrüsten. Nachdem die LL-Sohle aber noch gar nicht zugelassen ist, wird sowohl auf Seiten der Güterwagen-Halter als auch auf Seiten der Deutschen Bahn abgewartet, bis die Zulassung erteilt ist.

Sehr geehrter Herr Präsident, ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn das Eisenbahn-Bundesamt die LL-Sohle wie angekündigt bis Mitte 2013 zulassen könnte. Dies wäre ein starkes Zeichen für die lärmgeplagten Bürgerinnen und Bürger und würde viele Diskussionen und Planungen erleichtern.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

I.

Stadt Erlangen

Deutsche Bahn AG
Frau Ines Jähnel
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/ke009

10. Dezember 2012

Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Frau Jähnel,

nachdem ich vor zwei Jahren einen äußerst interessanten Vortrag von Dr. Rüdiger Grube gehört habe, in dem er über den Einsatz der „Flüsterbremse“ gesprochen hat, setze ich mich nachdrücklich für die Umrüstung von Güterzügen auf dieses neue Bremssystem ein.

Das Stadtgebiet Erlangens ist Teil der Ausbaustrecke Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1. und ist somit zukünftig noch besser an das Schienennetz angeschlossen. Andererseits bedeutet dies für die Anwohnerinnen und Anwohner eine höhere Lärmbelastung. Aktuell sind als Lärmschutzmaßnahmen sechs Meter hohe Lärmschutzwände vorgesehen, die das Stadtbild massiv beeinträchtigen würden. Vielleicht sind Ihnen die Befürchtungen der Stadt Bamberg bekannt, dort bangt man aufgrund des Streckenausbaus um den Weltkulturerbetitel. Ich bin überzeugt davon, dass durch den Einsatz der Flüsterbremse die Höhe von Lärmschutzwänden niedriger ausfallen könnte.

Als begeisterter Bahn-Fahrer habe ich mich daher sehr gefreut, in der Dezember-Ausgabe des Magazins „mobil“ einen Artikel über Sie und Ihre Aufgaben zu lesen. Es ist ein sehr starkes Zeichen, dass die Deutsche Bahn AG die Reduzierung des Schienenverkehrslärms als zentrales Unternehmensziel benannt hat.

All die von Ihnen in dem Artikel genannten Initiativen, Maßnahmen und Strategien kann ich nur unterstützen und Sie in Ihrem Vorgehen ermutigen.

Zu Ihrer Kenntnis habe ich Ihnen mein Schreiben an den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Herrn Hörster, beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

II. OBM z.K.



Mobility
Networks
Logistics

Oberbürgermeister - Eingang		
30. JAN. 2013		
Ref.	ZwBescheid	bis / am
	U-Entwurf	
Kopie an	Ausl.-Vorlage	
	Rücksprache	
	Ref. Bespr.	

Deutsche Bahn AG, TXL, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin

Deutsche Bahn AG
Lärmschutzbeauftragte des DB Konzerns
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Stadt Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Ines Jahnelt
Telefon 030 297 60900
ines.jahnelt@deutschebahn.com

28.01.2013

Sehr geehrter Herr Dr. Balleis,

vielen Dank für Ihr freundliches Schreiben vom 10.12.2012.

Die Gestaltung der Einbindung der Lärmschutzwände in das jeweilige Umfeld ist wesentlich, um Akzeptanz bei den Anwohnern zu erreichen. Seitens der DB AB besteht das Ziel, eine von allen Beteiligten getragene Lösung für die Schallschutzmaßnahmen zu erreichen.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms II wurden innovative Schallschutzsysteme mit Förderung der Bundesregierung untersucht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird die erfolgreich erprobten Technologien in einer aktualisierten Berechnungsvorschrift für Schallimmissionen an Schienenwegen übernehmen, die mit einer Änderungsverordnung zur 16. BImSchV in Kraft zu setzen ist.

Vor diesem Hintergrund ist Ihr Einsatz für die Verwirklichung eines effizienten Lärmschutzes im Bereich des Schienenverkehrs gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt sehr von Bedeutung.

Ihrer Einladung kann ich leider nicht entsprechen und setze Ihr Verständnis voraus, dass ich aufgrund der Vielzahl von Anfragen aus dem gesamten Bundesgebiet nicht alle an mich gerichtete Terminwünsche selbst wahrnehmen kann. Ihre Einladung nach Erlangen hat mich aber dennoch sehr gefreut.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. Ines Jahnelt
Ines Jahnelt
Lärmschutzbeauftragte des DB Konzerns

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorstand:
Dr. Rüdiger Grube,
Vorsitzender

Gerd Becht
Dr.-Ing. Volker Kefer
Dr. Richard Lutz
Ulrich Weber

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Gallusanlage 8
60329 Frankfurt



I.

Stadt Erlangen

Eisenbahn-Bundesamt
Herrn Präsident Gerald Hörster
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Der Oberbürgermeister

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/ke009

28. Januar 2013

Zulassung der LL-Sohlen

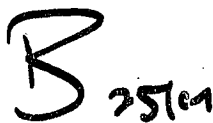
Sehr geehrter Herr Präsident,

im November des vergangenen Jahres habe ich mich mit der Bitte an Sie gewandt, die Zulassung der LL-Sohle durch das Eisenbahn-Bundesamt wenn möglich bis Mitte 2013 zu ermöglichen.

Mit Freude habe ich in der Zwischenzeit zur Kenntnis genommen, dass die Europäische Kommission am 19. Dezember 2012 die deutschen staatlichen Beihilfen zur Geräuschkürzung im Schienenverkehr genehmigt hat. Somit ist die finanzielle Förderung der Umrüstung von Güterwagen mit einer geräuschärmeren Verbundstoffbremssohle mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen vereinbar. Nun steht von europäischer Seite noch die Veröffentlichung der nicht-vertraulichen Fassung des Beschlusses aus.

Sehr geehrter Herr Hörster, ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mich über den weiteren Ablauf des Zulassungsverfahrens informieren könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

II. Kopie z.V.

Born Eva-Maria

Betreff: WG: Betrifft: Zulassung von LL-Sohlen; Ihre Schreiben an das Eisenbahn-Bundesamt

Von: Hinze, Annette [mailto:HinzeA@eba.bund.de]

Gesendet: Freitag, 22. Februar 2013 15:20

An: Stadt Erlangen

Betreff: Betrifft: Zulassung von LL-Sohlen; Ihre Schreiben an das Eisenbahn-Bundesamt

Sehr geehrter Herr Dr. Balleis,

sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre beiden Schreiben zur Zulassung von LL Sohlen (letztes Schreiben vom 28.01.2013) sind im Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

Bitte entschuldigen Sie die Verzögerung in der Beantwortung, aber Ihre Anfrage befindet sich noch in der Bearbeitung und Abstimmung.

Sie werden in Kürze eine Antwort erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Annette Hinze

Eisenbahn- Bundesamt

Referat 32

Stellv. Referatsleiterin

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Tel: + 49228-9826348

Fax: +49228-98269348

Email: HinzeA@eba.bund.de

28.5.2013