



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Antwort zu Anfragen Heinz-Werner Seier, Sören Niehaus, Thomas Mühlenkamp, Silke Bertram, Jörn Weiske, Kai Falcke, Axel Kukuk (alle CDU-Fraktion)	Drucksachen-Nr.: 20-5422.1 Datum: 06.03.2018 Status: öffentlich
--	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	22.03.2018

Güterverkehr und das dazugehörige Schienenlärmschutzgesetz

Sachverhalt:

In der Podiumsdiskussion zum Thema Güterverkehr auf der S-Bahnlinie S4 Ost (Hamburg- Bad Oldesloe) am 23.10.2017, kamen seitens der Zuhörer auch Fragen zum neuen Schienenlärmschutzgesetz auf. Dieses wurde am 30.03.2017 vom Bundestag verabschiedet. Das Gesetz sieht unter anderem ein vollständiges Betriebsverbot von lauten Güterwagen ab Fahrplanwechsel zum 13.12.2020 vor. Ab dann sollen nur noch leise Güterzügen auf deutschen Schienen fahren dürfen. Für die Gesetzesumsetzung müssen die Güterwagenbetreiber von Grauguss-Bremssohle (laut) auf Verbundstoffbremssohle (leise) umrüsten.

Die letzten Planfeststellungsunterlagen der drei Planfeststellungsabschnitte der S-Bahnlinie S4 wurden im Oktober 2017 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

Nach Aussage der Deutschen Bahn AG hat das neue Schienenlärmschutzgesetz allerdings keine Auswirkung auf die eingereichten Planfeststellungsunterlagen, da die schalltechnischen Untersuchungen aller drei Planfeststellungsabschnitte bereits vor dem 30.03.2017 stattgefunden haben. Somit wurde das neue Schienenlärmschutzgesetz bei den Untersuchungen nicht berücksichtigt.

Diese Verfahrensweise führt zu neuen berechtigten Fragen, insbesondere seitens der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die zuständigen Fachbehörden sowie die Deutsche Bahn AG:

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Deutsche Bahn AG (DB AG) wie folgt (06.03.2018):

1. Welche Änderungen wurden durch das neue Schienenlärmschutzgesetz veranlasst, die in den schalltechnischen Untersuchungen der Planfeststellungsunterlagen nicht mehr berücksichtigt werden konnten?
2. Besteht noch die Möglichkeit, Änderungen in die Planfeststellungsunterlagen aufzunehmen/einzuarbeiten?
 - Wenn ja, bis wann ist dieses noch möglich?
 - Wenn nein, warum nicht?

Zu 1. und 2.:

Die Planfeststellungsunterlagen für alle Planfeststellungsabschnitte sind beim Eisenbahnbundesamt eingereicht worden und der Planfeststellungsabschnitt 1 befindet sich derzeit im Anhörungsverfahren. Da das ergebnisoffene Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen zu 1., 2., 7. und 8. getroffen werden. Informationen zu dem aktuellen Planfeststellungsverfahren sind unter <http://www.hamburg.de/bwvi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/9023850/s4/abrufbar>.

3. Die Lärmreduktion an der Fahrzeugflotte bzw. den Güterwagen ist eine der Hauptforderungen des Schienenlärmschutzgesetzes.
 - a. Wie viele umzurüstende Güterwagen fahren derzeit auf deutschen Schienen?
 - b. Wie viele Güterwagen davon sind im Besitz der Deutschen DB Cargo und wer sind die anderen Güterwagenhalter?

Zu 3. a) und b):

Eine genaue Einschätzung des Umrüstungsbedarfs ist derzeit nicht möglich, da das deutsche Schienennetz mit Güterwagen von Halterinnen und Haltern aus dem In- und Ausland befahren wird. Es verkehren dort ca. 180.000 Güterwagen. Etwa ein Drittel dieser Güterwagen (rund 64.000) befinden sich im Eigentum der DB Cargo, ca. zwei Drittel im Eigentum anderer Halterinnen und Halter.

4. Die Deutsche Bahn AG hat ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt. Seitdem muss für laute Güterwagen ein prozentualer Zuschlag gezahlt werden.
 - a. Wie hoch ist dieser Zuschlag?
 - b. Wer bekommt die Erträge aus den Zuschlägen und was geschieht mit den Erträgen ?

Zu 4. a) und b):

Der Aufschlag für laute Züge beträgt im lärmabhängigen Trassenpreissystem der DB Netz AG seit der Netzfahrplanperiode 2017/2018 vier Prozent. Weitere Informationen, auch hinsichtlich der Erträge, wurden auf <http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/latps.html> veröffentlicht.

5. Neben diesen lärmreduzierenden Maßnahmen können von der Deutsche Bahn AG sogenannte Radschmieranlagen und Schienenstegdämpfer verwendet bzw. installiert werden.

Wie viele Güterwagen wurden bislang mit Radschmieranlagen ausgerüstet und wie viele Schienenstegdämpfer wurden verbaut? Wenn keine, warum nicht?
6. Wie viel Zeit würde die Umrüstung auf Radschmieranlagen und Schienenstegdämpfern in Anspruch nehmen und wie groß wäre der finanzielle Aufwand?

Zu 5 und 6:

Es gibt keine Radschmieranlagen an den Güterwagen, diese werden stationär in Kurvenbereichen der Gleise als lärmindernde Maßnahmen eingesetzt. Daten darüber, wie viele Schienenstegdämpfer bislang verbaut wurden, liegen nicht vor. Aufgrund geringerer Wirksamkeit und höherer Kosten der innovativen Maßnahmen, zu denen auch Schienenstegdämpfer/-abschirmungen gehören, können sie herkömmliche Lärmschutzmaßnahmen nicht ersetzen und nur in besonders begründeten Fällen eingesetzt werden.

- 7. Welche weiteren lärmreduzierende Technologien gibt es an der Infrastruktur, die hier zur Anwendung kommen könnten?**
- 8. Wann können die weiterentwickelten Technologien eingesetzt werden und sind diese auch bereits so weit entwickelt, dass sie zur Lärmreduzierung im laufenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden können?**

Zu 7. und 8.:

Siehe Antwort zu 1. und 2.

Anlage/n:

keine Anlage/n