

15.05.2007

Antrag

**der Fraktion der CDU
und der Fraktion der FDP**

Schienerlärm an der Quelle vermindern - wirtschaftliche Anreize schaffen

I. Der Landtag stellt fest:

Der Schienengüterverkehr ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen und wird auch in Zukunft weiter zunehmen. Dadurch wird sich die Lärmbelastung der Anlieger von Eisenbahnstrecken massiv verschärfen. Dies macht es erforderlich, die Anstrengungen zur Verminderung des Schienenlärms erheblich zu verstärken.

Die Rheintal-Schienerstrecken zwischen Köln/Bonn und Mainz/Wiesbaden sind mit täglich ca. 80 Güterzügen links- und ca. 250 Güterzügen rechtsrheinisch seit Jahrzehnten der höchstfrequentierte Güterverkehrskorridor Deutschlands. Eine Prognose der Deutschen Bahn AG geht sogar von einer weiteren Steigerung des Güterzugverkehrs um ca. 20 Prozent bis zum Jahr 2015 aus. Die hohe Auslastung der Streckenkapazitäten führt zu einer unerträglichen Belastung der Anlieger durch Schienenlärm, insbesondere durch die zunehmende Frequentierung der Trasse durch Güterzüge in den Nachtstunden.

Die Folge ist ein zunehmender Protest von Kommunen und Bürgern im gesamten Rheintal gegen den wachsenden Lärm. Am 28. März 2007 beschlossen Vertreter der 38 Städte, Kreise und Gemeinden zwischen Köln/Bonn und Mainz/Wiesbaden eine Resolution gegen den Bahnlärm. In ihrer "Koblenzer Erklärung" fordern sie die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG auf, über das bestehende Lärmsanierungsprogramm hinaus weitere Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung, insbesondere durch den Schienengüterverkehr, zu ergreifen.

Die seit 1999 aus den Mitteln des Lärmsanierungsprogramms geförderten passiven Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und schalldämmende Fenster reichen bei weitem nicht aus, um eine angemessene und umfassende Lärmreduzierung zu erreichen, die die Lebensqualität der Anlieger und die touristische Attraktivität des von der UNESCO als „Weltkulturerbe“ ausgezeichneten Mittelrheintals sichert.

Datum des Originals: 15.05.2007/Ausgegeben: 15.05.2007

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Die Bundesregierung und der Bundestag haben die Fördermittel für „Maßnahmen der Lärm- sanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ im Haushaltsjahr 2006 von ursprünglich 50 Mio. Euro auf 76 Mio. Euro und nunmehr für das Haushaltsjahr 2007 auf 100 Mio. Euro erhöht. Diese Mittel müssen jedoch weiter aufgestockt werden und an der richtigen Stelle Verwendung finden.

Der Landtag geht vom „Verursacher-Prinzip“ aus und sieht die Deutsche Bahn AG und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in der Verantwortung für die Reduzierung des Schienenlärms.

Die Lärminderung an der Quelle ist der wirksamste Lärmschutz. Gegenüber dem nur lokal wirksamen passiven Lärmschutz (Lärmschutzwände, schalldämmende Fenster) hat der aktive Lärmschutz den Vorteil netzweiter Wirkung.

Durch den Einsatz moderner Verbundstoffbremssohlen, sogenannter „K-Sohlen“, können die Rollgeräusche von Güterwagen um 10 dB, also drastisch gesenkt werden. Diese neuen Kunststoff-Bremssohlen verhindern das Aufrauen der Räder beim Bremsen und die damit verbundene Beschädigung der Schienengleise, die für das laute Rattern verantwortlich ist. Durch die ausschließliche Verwendung dieser modernen Technik könnte der wahrgenom- mene Lärm halbiert werden. Dies bestätigte auch eine Vorführung der Deutsche Bahn AG von mit der K-Sohle ausgerüsteten Waggons im Vergleich mit den mit herkömmlicher Grau- gussbremse ausgestatteten Güterwagen anlässlich einer Verkehrskonferenz am 2. April 2007 in Bingen.

Dass eine Halbierung des Bahnlärms erst zum Jahr 2020 erreicht werden soll, wie die Deut- sche Bahn AG mehrfach erklärt hat, ist nicht ausreichend. Ein solch langer Zeitraum anhal- tender Lärmbelästigung ist den Anwohnern der Bahnstrecken nicht zuzumuten. Es bedarf Maßnahmen, damit dieses Ziel früher erreicht wird, die Betroffenen früher spürbar entlastet werden.

Es ist zu begrüßen, dass die DB AG neue Güterwaggons bereits mit K-Sohlen beschafft. Dies entspricht einer Entscheidung der EU-Kommission vom 23. Dezember 2005, auf euro- päischer Ebene Grenzwerte für neue Güterwagen einzuführen, mit denen der Einsatz von K- Sohlen oder vergleichbarer lärmarmer Technik bei Neufahrzeugen obligatorisch geworden ist.

Für eine effektive und konsequente Lärminderung ist jedoch zusätzlich eine Umrüstung äl- terer Güterwaggons notwendig. Nur wenn alle 135.000 Güterwagen der DB AG, die auf dem deutschen Streckennetz unterwegs sind, auf K-Sohle umgerüstet werden, kann der Bahn- lärm nachhaltig gesenkt werden.

Ein Großteil, jedoch nicht alle älteren Güterwaggons, die umgerüstet werden müssen, sind Eigentum der Deutschen Bahn AG. Jeder dritte Waggon, der auf dem deutschen Schiene- netz rollt, ist im Bestand von anderen, auch ausländischen Verkehrsunternehmen oder priva- ten Wageneinstellern.

Die lautesten Güterzüge sind ausländischer Herkunft. Sie stellen die Hälfte der Güterwag- gons, die auf deutschen Schienen fahren, dar. Darüber hinaus verschärft der Einsatz von lauten und abgasstarken Dieselloks im Langstreckeneinsatz das Umweltproblem.

Es besteht daher ein europaweiter Handlungsbedarf. Um eine effektive Minderung der Lärmemission zu erreichen, ist erstens ein einheitlicher europäischer Standard für ältere Gü- terwaggons anzustreben und ein Zeitplan für die Nachrüstung verbindlich zu vereinbaren,

und zweitens der Langstreckeneinsatz von Dieselloks auf elektrifizierten Bahnstrecken zu unterbinden.

Außerdem sollte das nationale Trassenpreissystem so gestaltet werden, dass die Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs bei der Preisgestaltung berücksichtigt werden können. Während Bundesverkehrsminister Tiefensee diesen Ansatz zur Lärminderung befürwortet, wird es von der Deutschen Bahn AG bisher abgelehnt, die in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) bestehende Möglichkeit, ein emissionsabhängiges Trassenpreissystem einzuführen, zu nutzen. Deshalb bleibt der Bundesverkehrsminister aufgefordert, die Netzbetreiber gesetzlich zu einem lärmabhängigen Trassenpreissystem zu verpflichten, indem er einen Vorschlag zur Änderung der einschlägigen Regelung des § 21 Abs. 2 EIBV zur Bemessung der Wegeentgelte von einer Kann-Vorschrift in eine Muss-Vorschrift vorlegt.

Mit höheren Trassenpreisen für laute Fahrzeuge und Züge würde ein wirtschaftlicher Anreiz zur schnelleren Umrüstung alter Güterwaggons mit lärmarmen Bremssohlen und deren Einsatz auf den hochbelasteten Strecken geschaffen. Dabei sind Wettbewerbsneutralität und Bürokratievermeidung sowie die Vereinbarkeit von Regelungen mit europäischem Recht zu beachten.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken, die Deutsche Bahn AG und die anderen EVU als Verursacher des Bahnlärms dazu anzuhalten, vermehrt in die Umrüstung älterer Waggons auf modernere Technik, z.B. in die Umrüstung auf die K-Sohlen-Bremstechnik, zu investieren;
- Bundesregierung und DB AG aufzufordern, das Trassenpreissystem so zu gestalten, dass Lärmauswirkungen des Schienengüterverkehrs bei der Preisgestaltung berücksichtigt werden können;
- sich bei der Bundesregierung für eine weitere Aufstockung der Fördermittel für „Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ und eine zeitnahe Öffnung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes auch für die Güterwagenumrüstung einzusetzen;
- Projekte der Verkehrslärmforschung im Bereich des Schienenverkehrs, wie z.B. die Entwicklung einer Methode, die das lärmindernde Schleifen beschleunigt, und die Entwicklung lärmindernder und schwingungsdämpfender Materialien und Techniken gezielt zu fördern;
- den Bund als den derzeitigen Alleininhaber der DB AG dazu anzuhalten, die konsequente Anwendung der mit Forschungsförderungsmitteln des Bundes und der EU entwickelten modernen Techniken zur Lärminderung am rollenden Material, an der Fahrbahn und in der Rad-Schiene-Beziehung durchzusetzen;
- über eine Initiative im Bundesrat auf die Novellierung der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) hinzuwirken. Die bisherigen Regelungen bevorzugen den Schienenverkehr gegenüber anderen Lärmemitteln, indem vom gemessenen Schallpegel pauschal 5 dB (A) abgezogen werden. Dieser sog. Schienenbonus ist aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht mehr gerechtfertigt;

- die Bundesregierung aufzufordern, sich bei der Europäischen Kommission für die Einführung eines europäischen Trassenpreissystems einzusetzen, das ein gestaffeltes Entgelt in Abhängigkeit von der Lärmemission des eingesetzten Wagenmaterials vorsieht;
- die Bundesregierung aufzufordern, sich bei der Europäischen Kommission für einen umfassenden Lärmschutz auf europäischer Ebene einzusetzen. Anzustreben sind einheitlich festgelegte Emissionsregelungen - auch für Altfahrzeuge - sowie eine europäische Nachrüstungsinitiative für die nächsten fünf Jahre mit einer Selbstverpflichtung der einzelnen Mitgliedsstaaten. Ziel sollte die Entwicklung eines Anreizsystems sein, durch das die Betreiber von Güterwaggons schnell an einer Umrüstung interessiert sind;
- beim zukünftigen Ausbau transnationaler Strecken, z.B. von Rotterdam nach Genua, sich intensiv für begleitende Lärmschutzmaßnahmen einzusetzen.

Helmut Stahl
Peter Biesenbach
Heinz Sahren
Bernd Schulte
Gerhard Lorth

und Fraktion

Dr. Gerhard Papke
Ralf Witzel
Christof Rasche
Dietmar Brockes

und Fraktion