

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Astrid Schmitt und Michael Hüttner (SPD)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Konsequenzen aus Bahnlärm-Konferenz „Schneller Leiser“ im Mittelrheintal

Die **Kleine Anfrage 2412** vom 27. Juni 2014 hat folgenden Wortlaut:

Am 16. Juni 2014 haben die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit Vertretern der Schweiz über weitere Schritte im Kampf gegen den Bahnlärm diskutiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung aus der Bahnlärm-Konferenz in Kooperation mit Nordrhein-Westfalen und der Schweiz gewinnen können?
2. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die Übernahme von Maßnahmen, die beispielsweise bereits in der Schweiz Anwendung finden?
3. Welche weiteren Maßnahmen erachtet die Landesregierung als erforderlich, um die Belastung durch Bahnlärm, insbesondere im Mittelrheintal, zu vermindern?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 9. Juli 2014 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Die von der Schweizerischen Botschaft, dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz organisierte Veranstaltung unter dem Motto „Schneller leiser“ in der Stadthalle Lahnstein war erfolgreich. Anstatt der angemeldeten rund 150 Teilnehmer haben rund 200 Personen teilgenommen.

Zu Frage 1:

In gut zwei Stunden konnten die drei Veranstalter sowie die Vertreter des Bundes, der DB AG und der Bürgerinitiativen auf dem Podium ihre Sicht zur Bewältigung des Lärmproblems darlegen und auf Fragen der Bürgerinnen und Bürger antworten. Dies hat das gegenseitige Verständnis verbessert. Die Interessen von Bahnkunden und Wirtschaft an einem gut funktionierenden Bahnverkehr sind zu beachten, und gleichzeitig sind die berechtigten Forderungen der Bevölkerung nach einem angemessenen Schutz vor Bahnlärm intensiv zu berücksichtigen. Beeindruckt von dem Schweizer Vorbild eines gut durchdachten strategischen Konzeptes zur Reduzierung von Bahnlärm waren sich Experten und Bürgervertreter einig, dass der Lärmschutz dabei deutlich ausgebaut werden müsse. Dies betreffe sowohl die Vermeidung der Lärmentstehung, möglichst schon am Fahrzeug, als auch die Verhinderung der Lärmausbreitung durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen, wie sie derzeit im Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ angestrebt werden.

Im Hinblick auf das Motto der Veranstaltung sind die Aussagen des Vertreters des Bundes hervorzuheben, der verdeutlicht hat, dass eine Arbeitsgruppe des Bundes einen rechtssicheren Ordnungsvorschlag erarbeiten werde, wonach ab 2020 laute Güterwagen – wie in der Schweiz – faktisch einem Fahrverbot unterliegen sollen.

b. w.

Sowohl die allgemeine Öffentlichkeit als auch der Bahnsektor wollen allerdings keine Verlagerung von Güterverkehr auf die Straße. Unter der Prämisse, dass die Lärmverursacher stärker für die Kosten der Lärmvermeidung herangezogen werden sollten, wären Schiene und Straße gleich zu behandeln.

Insbesondere der Schweizerische Botschafter betonte, dass es der betroffenen Bevölkerung immer weniger vermittelbar sei, dass die Bahnen als Gewerbebetriebe die Gesundheit der Anlieger gefährden könnten.

Zu Frage 2:

Mit dieser Frage sind offenbar die in der Schweiz Gesetz gewordenen ordnungsrechtlichen Fahrbeschränkungen gemeint, die auch die Bundesregierung angekündigt hat und die von den Ländern ebenfalls gefordert werden. Bei den übrigen Maßnahmen an den Fahrzeugen und an den Strecken gibt es im Wesentlichen nur einen zeitlichen Unterschied derart, dass die Schweiz die Umrüstung der lauten Güterwagen bereits faktisch abgeschlossen hat.

Betreffend ordnungsrechtliche Fahrbeschränkungen, also Nachtfahrverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen für laute Güterzüge, läuft derzeit eine vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in Auftrag gegebene Untersuchung zu den wirtschaftlichen Auswirkungen. Diese dürften umso stärker sein, je kurzfristiger solche Beschränkungen eingeführt würden. Wenn dem Bahnsektor jedoch – wie in der Schweiz – eine Übergangszeit gewährt würde, bestünden sie im Wesentlichen nur in den Kosten der Lärmreduzierung an den Fahrzeugen, da ordnungsrechtliche Maßnahmen für laute Güterzüge bei einer vollständigen Umrüstung aller Waggonen gar nicht zum Tragen kämen.

In jedem Fall ist zu erwarten, dass durch die Einführung ordnungsrechtlicher Maßnahmen die Umrüstung der Güterwagen auf Verbundstoffbremsen forciert würde. Zudem wäre sichergestellt, dass diese trotz höherer Betriebskosten auch eingesetzt werden und zukünftig nur noch Züge mit ausnahmslos lärmreduzierten Güterwagen durch das Mittelrheintal fahren.

Zu Frage 3:

Aus der Sicht der Landesregierung ist es wichtig, die bereits angeschobenen Maßnahmen im Paket voranzubringen. Für die im Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ demnächst zu behandelnden, noch machbaren aktiven Schallschutzmaßnahmen wäre insbesondere die Finanzierung durch Bund und Bahnsektor sicherzustellen.

Bei der Lärmverminderung am Fahrzeugpark käme es darauf an, das bereits eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem dahingehend zu verbessern, dass für die Wagenhalter tatsächlich ein finanzieller Anreiz zu einer möglichst frühzeitigen Umrüstung oder alternativen Neubeschaffung von Fahrzeugen besteht. Das ist gegenwärtig nicht der Fall. Ebenfalls gibt es gegenwärtig keine Anreize zur Beschaffung darüber hinausgehender innovativer Lärmschutztechniken an Fahrzeugen, auch Lokomotiven sind nicht einbezogen.

Auch bedarf es zukünftig verstärkt einer Ermittlung und Beurteilung bahnbedingter Erschütterungen.

Roger Lewentz
Staatsminister