



Detlev Pilger



Erwin Rüdell



Tabea Rößner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

Berlin, 18. Mai 2016

Halbierung des Bahnlärms bis 2020

Berlin. – Zum vorgestellten Bundesverkehrswegeplan 2030 erklären die Initiatoren der „Parlamentsgruppe Bahnlärm“ - Erwin Rüdell, MdB (CDU/CSU), Tabea Rößner, MdB (Grüne) und Detlev Pilger, MdB (SPD):

„Unser Ziel bleibt es, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Deshalb soll noch in diesem Jahr die Hälfte aller Güterzüge auf leisere Bremsen umgerüstet sein.

Wir erinnern an die Festlegung im Koalitionsvertrag, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote anordnen zu können, wenn bis 2016 nicht die Hälfte der Güterwagen auf leisere Sohlen umgerüstet sind. Dazu bedarf es eines Gesetzentwurfs, der die entsprechende Ermächtigungsgrundlage für den Bund schafft.

Wir bekräftigen unsere Forderung, das Anreizsystem mit lärmabhängigen Trassenpreisen konsequent auszubauen. Es muss für inländische und ausländische Waggonbesitzer wirtschaftlich unattraktiv sein, weiter mit lauten Waggons zu fahren.

Deshalb erwarten wir zeitnah den angekündigten Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministers. Dieser ist von entscheidender Bedeutung, um das Ziel der Halbierung des Bahnlärms bis 2020 fristgerecht zu erreichen.

Mit Blick auf besonders stark befahrene Schienenwege betrachten wir es als beispielhaft, was die Verantwortlichen beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Freiburg vereinbart haben.

Dies gilt vor allem für die Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn hinsichtlich der Maßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die im Einzelfall alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes ermöglichen.

Umweltverträglichkeit und Lärmschutz auf möglichst hohem Niveau müssen künftig bundesweit Standard werden, und dies vor allem auf hoch frequentierten Güterzugstrecken. Dabei ist im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.

Hinsichtlich des Güterverkehrs entlang des Mittelrheins setzen wir uns dafür ein, zügig eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim auf den Weg zu bringen.

Der neue Bundesverkehrswegeplan sieht ein zweistufiges Konzept zur Entlastung des Mittelrheintals vor. In der ersten Phase soll ein Teil des Güterverkehrs auf die Entlastungsstrecke Köln/Hagen – Siegen – Hanau verlagert werden. Der Ausbau dieser Maßnahme wurde in die höchste Dringlichkeitskategorie des Bundesverkehrswegeplans, den ‚Vordringlichen Bedarf‘ aufgenommen und soll das Rheintal um 85 Züge pro Tag entlasten.

In der zweiten Phase ist die Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim geplant. Die Neubaustrecke kann bei einem positivem Bewertungsergebnis in den ‚Vordringlichen Bedarf‘ aufsteigen.

Es ist notwendig, dass möglichst bald belastbare Aussagen betreffend Kosten, Bewertung und Optimierung getroffen werden können.

Im Übrigen setzen wir auf weitere Verbesserungen beim Lärmschutz durch die Maßnahmen, die der Projektbeirat „Leiseres Mittelrheintal“ definiert hat. Dieser stellt für Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände, Schienenschleifen oder Geländeausfachungen rund 80 Millionen Euro zur Verfügung, mit denen zeitnah lärmindernde Projekte umgesetzt werden können.

Wichtige Erkenntnisse würde auch ein Monitoring an relevanten Standorten in der Bundesrepublik Deutschland liefern. Die Technik ist im Stande, alle relevanten Daten für jeden Zug, jeden Waggon, ja selbst jedes Rad zu erfassen. Im Sinne der Sicherheit und der Lärmverringerung ist es daher unerlässlich, diese Daten möglichst flächendeckend zu erheben und auszuwerten. Zudem würde das Monitoring wichtige Erkenntnisse für die lärmabhängigen Trassenpreise liefern. Die Umrüstung auf leisere Bremssohlen würde dadurch beschleunigt.

Generell ist die Deutsche Bahn aufgefordert, beschleunigt neue innovative Technologien zum passiven Lärmschutz entlang der Bahnstrecken (Lärmschutz an der Infrastruktur) zu entwickeln, zu testen und einzusetzen. Vom Bund erwarten wir, solche zusätzlichen Maßnahmen für die Lärmsanierung an Schienenwegen entsprechend zu fördern und zu unterstützen.