



**Erwin Rüdell, MdB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hier unsere aktuelle PM zum Treffen der Parlamentsgruppe "Bahnlärm" in der letzten Woche und im Anhang ein Bericht aus dem Handelsblatt vom 2.12.2016:

### **Reduzierung des Bahnlärms voll im Plan:**

#### **Halbierung bis 2020 in greifbarer Nähe**

Berlin. – Nach der jüngsten Zusammenkunft der „Parlamentsgruppe Bahnlärm“ erklären deren Initiatoren Erwin Rüdell, MdB (CDU/CSU), Tabea Rößner, MdB (Grüne) und Detlev Pilger, MdB (SPD):

„Der politische Druck, den wir gemeinsam mit den Bürgerinitiativen ständig verstärkt haben, zeigt offenbar Wirkung: Die Deutsche Bahn und die privaten Wagenhalter haben uns aufgezeigt, dass sie die angestrebte 50-Prozent-Umrüstungsquote auf leise Güterwaggons bis Ende 2016 ohne gesetzliche Regelung wohl erfüllen werden. Das ist ein gutes Signal und stimmt hoffnungsvoll.

- Bei der Deutschen Bahn AG sieht es wie folgt aus: Der Wagenpark besteht aus insgesamt 64.000 aktiven Waggons. Insgesamt 32.000 werden zum 31.12.2016 leise Bremssohlen haben, 8.500 davon durch Neuanschaffung. Sollte ein inaktiv gemeldeter Waggon wieder auf aktiv umgemeldet werden, darf dieser nur umgerüstet zurück auf die Schiene.

- Der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI) meldet, dass bis Ende dieses Jahres 30.600

(entspricht 51 Prozent) der in Deutschland verkehrenden privaten Güterwagen leise Bremsen haben werden; davon ca. 25.000 als Neubeschaffung. Der überwiegende Teil der ausgemusterten Waggons wird verschrottet.

- DB AG und VPI versichern, dass bis Ende 2020 jeweils 100 Prozent der in ihrem Bestand befindlichen Güterwagen umgerüstet sein werden.

Damit rückt das Ziel, keine lauten Züge mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren zu lassen, in greifbare Nähe - auch wenn dies bedauerlicherweise wohl erst zum Fahrplanwechsel 2020/21 und damit zum Ende des Jahres 2020 erfolgen wird.

Wir begrüßen, dass derzeit eine entsprechende Rechtsgrundlage (Lärminderungsgesetz) erarbeitet wird. Damit die Wagenhalter eine frühzeitige Perspektive haben, sollte dieses Gesetz möglichst bald in Kraft treten.

Wettbewerbsrechtlich wird es allerdings Ausnahmen für ausländische Waggons geben müssen, weil ein Totalverbot in Deutschland am EU-Recht scheitert.

Die im Gesetz angedachte Geschwindigkeitsreduzierung für laute Güterzüge ist aus logistischen Gründen sicher nicht ganz einfach, Befürchtungen, dass diese Kapazitätseinschränkungen, eine Verlagerung der Güter auf die Straße verlagern und Beeinträchtigung leiser Zugverbände nach sich zögen, wurden geäußert. Allerdings wurde auch darauf verwiesen, dass die Zugbetreiber alles dazu tun würden, diese Betriebsbeschränkung zu vermeiden.

Wir plädieren auch weiterhin dafür, die Trassenpreise in Deutschland konsequent zu erhöhen und Ausnahmeregelungen so teuer wie möglich zu machen. Das wäre auch ein deutliches Signal an das Ausland, dass wir es ernst meinen mit dem Lärmschutz. Ab 2020 muss es in Deutschland für alle absolut unwirtschaftlich sein, mit lauten Zügen unterwegs zu sein.

Unabhängig davon empfehlen wir den öffentlichen und privaten Waggonhaltern dringend eine grundlegende Überprüfung ihrer Waren und

Instandhaltungslogistik. Der Schienengüterverkehr krankt bislang daran, dass

- die Zugbildung durch die manuelle Bremsprobe zu lange dauert,
- der Warenumsatz zu zeitintensiv ist und
- vor allem die Jahreslaufleistung der Waggons viel zu gering ist – teilweise nur 7.000 km, optimal wären 80.000 km.

Zudem sind Standort, Ladung und Zustand der Fahrzeuge bisher nicht online abrufbar.

Wir begrüßen, dass mit dem jetzt beschlossenen Bundeshaushalt ein deutschlandweites Monitoringsystem an Eisenbahnstrecken zur Erfassung von Lärm im Schienengüterverkehr eingeführt wird. Hierfür werden 20 Millionen Euro für 17 Messstellen bereitgestellt. Damit können zwei Drittel des gesamten Güterschienenverkehrs und fast 90 Prozent des Verkehrs auf den stark befahrenen Strecken erfasst und der Fahrzeug- und Waggonbestand digital überwacht werden. Die Installation dieses Monitoringsystem beginnt bereits im neuen Jahr.

Der Fortschritt der Umrüstung von Güterwagen durch das Monitoring hat radgenau und verursachergerecht zu erfolgen. Auch der von Lokomotiven ausgehende Lärm muss erfasst werden.

Wir stimmen mit den Bürgerinitiativen gegen Schienenlärm in der Forderung nach konsequenten Lösungen überein. Das gilt in besonderer Weise für eine Harmonisierung der Zeithorizonte bei der Umrüstung auf leise Bremsen. Die Schweiz schließt 2020 ihre Grenzen für laute Waggons. Deutschland will bis Ende 2020 die komplette Umrüstung erreichen. Die EU spricht bislang von 2022 für ein Verbot lärmintensiver Züge. Wir brauchen aber einen einheitlichen Zeithorizont, der nicht nach 2020 liegen darf.

Die DB AG weist darauf hin, dass 50 Prozent der besonders lauten Strecken bereits passiven Lärmschutz erhalten haben. Durch die Absenkung der Grenzwerte würden jedoch alle Streckenabschnitte noch einmal überprüft und neu bewertet, wodurch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen – auch in den bereits sanierten Gebieten – erfolgen.

Das BMVI wendet jährlich über 150 Millionen Euro u.a. für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen auf. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung sieht für die Jahre 2016 bis 2018 zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Für den Schallschutz im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal sind weitere Investitionen von knapp 80 Millionen Euro vom BMVI, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen und der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Wir begrüßen diese Zusagen, sind aber gleichwohl der Auffassung, dass zusätzliche Mittel für die Erforschung und Implementierung neuer innovativer Technologien zum aktiven und passiven Lärmschutz entlang der Bahnstrecken erforderlich sind.

Wir sind zuversichtlich, fristgerecht unser Ziel zu erreichen:

Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 keine lauten Züge mehr auf dem deutschen Schienennetz!

Die Reduzierung des Bahnlärms wird aber auch nach diesem Datum auf der Tagesordnung bleiben: Mit Hilfe des Monitoringsystems muss ein umfassendes Lärm- und Netzbewirtschaftungsmanagement entwickelt werden. Das ist entscheidend für die Identifizierung beschädigter und Lärm verursachender Waggons, für Wartung und schnellere Reparaturen, für die verursachergerechte Ermittlung lärmabhängiger Trassenentgelte und für evtl. fällige ordnungsrechtliche Maßnahmen.

In dem Maße, in dem sich das Monitoring als fester Bestandteil der Lärmpolitik etabliert, kann und muss auch der Bahnlärm nach 2020 weiter reduziert werden.

Parallel setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, zügig eine belastbare Kosten-Nutzen-Analyse für eine tunnelgeführte Neubaustrecke Troisdorf / Mainz-Bischofsheim zu erstellen, für die der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages jetzt den Weg frei gemacht hat. Bei einem positiven Bewertungsergebnis kann die Neubaustrecke vom ‚potentiellen‘ in den ‚vordringlichen Bedarf‘ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufsteigen. Langfristig wäre eine solche Tunnellösung für das Rheintal und seine Bewohnerinnen und Bewohner fraglos die bei weitem beste Zukunftsperspektive.“

**Die Teilnehmer (Referenten und Gäste):**

**Hubertus Gawinski**, Leiter Forschung und Entwicklung der ContiTech Air Spring Systems, informierte über neue Technologien und Projekte

**Gerald Hörster**, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes, informierte über Zulassungsprozesse beim EBA

**Ines Jahnel**, Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn AG und

**Jürgen Tuscher**, Geschäftsführer des VPI - Verband der privaten Güterwagenhalter in Deutschland e. V., gaben ein Update zum aktuellen Stand der Umrüstung auf „leise Sohlen“

**Peter Westenberger**, Geschäftsführer Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V., stellte die europäische Sicht dar

**Dietrich Peters** und

**Hans-Joachim Mehlhorn** vertraten die Bürgerinitiativen gegen Schienenlärm



Bild (v.l.n.r.): Gerald Hörster, Dietrich Peters, Ines Jahnel, Tabea Rößner, MdB, Detlev Pilger, MdB, Erwin Rüdell, MdB, Hans-Joachim Mehlhorn, Hubertus Gawinski, Jürgen Tuscher, Peter Westenberger