

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Marco Weber und Steven Wink (FDP)
– Drucksache 17/2302 –

Beratungen eines Schienenlärmschutzgesetzes im Bundesrat

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/2302 – vom 16. Februar 2017 hat folgenden Wortlaut:

Der Bundesrat hat in seiner letzten Sitzung am Freitag, dem 10. Februar 2017, über den Entwurf eines Gesetzes zum Verbot lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) beraten. In Rheinland-Pfalz sind viele tausend Menschen von Schienenlärm betroffen. Vor allem im Rheintal ist die Lärmbelastung besonders hoch.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Auswirkungen hat Bahnlärm auf Menschen, die in unmittelbarer Umgebung von Bahntrassen leben?
2. Was unternimmt die Landesregierung, um den Lärm entlang von Bahntrassen zukünftig zu reduzieren?
3. Welche Lärmreduzierung kann durch die Umrüstung von Graugussbremsen auf neue Bremstechnologien erzielt werden?
4. Was unternimmt die Landesregierung, um Warenverkehr zukünftig vermehrt über die Schiene abzuwickeln und welche weiteren Maßnahmen werden ergriffen, das Straßenverkehrsnetz von Güterverkehr zu entlasten?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 7. März 2017 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Lärmbelastung der Bevölkerung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes erreicht vielfach Werte, die deutlich über den nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei Aus- und Neubau von Verkehrswegen einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten liegen. Oftmals werden auch die auf 67 beziehungsweise 57 Dezibel (A) festgelegten Auslöswerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes überschritten. Lärm löst Stressreaktionen im Körper aus, die bei dauerhafter Einwirkung zu körperlichen Langzeitfolgen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Depressionen führen können. Problematisch ist insbesondere die Nachtzeit, wenn der Lärm die Schlafqualität beeinträchtigt.

Die Weltgesundheitsorganisation nennt einen Interims-Zielwert zur Vermeidung gesundheitlicher Wirkungen nächtlichen Lärms von 55 Dezibel (A) außen, wenn der Wert von 40 Dezibel (A) kurzfristig nicht zu erreichen ist. Die besondere Relevanz häufiger und sehr plötzlich auftretender Lärmspitzen, wie sie charakteristisch für den Schienengüterverkehr sind, wird hierbei nach Auffassung der Landesregierung noch nicht ausreichend berücksichtigt. Sind die Außenlärmpegel so hoch, dass akzeptable Innenraumpegel nur über passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster) erreicht werden können, bleiben Außenwohnbereiche wie Terrassen oder Balkone trotzdem verlärmert und sind daher nur noch eingeschränkt nutzbar. Dass Schallschutzfenster zur Herstellung der lärm-mindernden Wirkung in der Regel geschlossen gehalten werden müssen, wird selbst oft als Belästigung empfunden. In touristisch relevanten Regionen wie etwa dem Oberen Mittelrheintal können die hohen Außenlärmpegel darüber hinaus die Nachtruhe von Übernachtungsgästen stören oder die Außengastronomie beeinträchtigen.

Zu Frage 2:

Die Landesregierung engagiert sich bereits seit vielen Jahren mit den ihr hier zur Verfügung stehenden politischen Mitteln immer wieder für eine Reduzierung des Bahnlärms. Bereits bei der Verabschiedung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Ende 1989 hat der Bundesrat auf Initiative des Landes Rheinland-Pfalz eine gesetzliche Regelung des Bundes zur Begrenzung des Lärms an bestehenden Straßen und Schienen angemahnt. Die Verkehrsministerkonferenz hat Ende 2006 einem rheinland-pfälzischen Beschlussvorschlag mit Forderung eines Umrüstprogramms für laute Güterwagen zugestimmt. Im November 2009 hat Rheinland-Pfalz einen Verordnungsentwurf mit dem Ziel lärmabhängiger Trassenpreise in den Bundesrat eingebracht, dem 2010 zugestimmt wurde. 2012 hat der Bund dann mit der Bahn ein solches System vereinbart. Aufbauend auf das 10-Punkte-Programm „leises Rheintal“, welches 2010 gemeinsam mit Hessen verabschiedet wurde, konnten in den Folgejahren durch Initiativen in den Verkehrs- und Umweltministerkonferenzen sowie im Bundesrat zahlreiche Beschlüsse zur Verbesserung der rechtlichen Grundlagen zum Schutz

b. w.

vor Schienenverkehrslärm erreicht werden. So wurde die Abschaffung des Schienenbonus ebenso wie die Verlagerung der Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen an das Eisenbahn-Bundesamt durch das Land Rheinland-Pfalz initiiert. Auch die kürzlich von der Bundesregierung angekündigte Einrichtung eines bundesweiten Schienenlärmmonitorings über Dauermessstationen wurde zuvor durch den Bundesrat auf Initiative von Rheinland-Pfalz gefordert, das Land selbst betreibt bereits seit 2010 eine Messstation. Die Landesregierung hat auch den Gesetzentwurf des Bundes für ein Fahrverbot lauter Güterwagen ab 2020 begrüßt und ihm am 10. Februar 2017 im Bundesrat unter verschärfenden Maßgaben zugestimmt. Aktuell steht das Land vor dem Abschluss einer Vereinbarung mit der DB Netz AG zur Mitfinanzierung weiterer Lärmschutzmaßnahmen an den Bahnstrecken im Mittelrheintal, deren Umsetzung unter Beteiligung des Landes im Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ mit dem Bund vereinbart wurde.

Zu Frage 3:

Nach Angaben des Bahnsektors lässt sich der Bahnlärm durch die Verwendung von Verbundstoffbremssohlen oder Scheibenbremsen anstelle der konventionellen Graugussbremssohlen um bis zu zehn Dezibel vermindern.

Zu Frage 4:

Mit einer von der Landesregierung initiierten und am 10. Februar 2017 im Bundesrat beschlossenen Entschließung zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs fordert sie den Bund auf, für eine bessere Wettbewerbssituation der Schiene auf dem Transportmarkt zu sorgen. Zugleich sollen dadurch die Ertragsspielräume geschaffen werden, die für zukunftsgerichtete Innovationen und Investitionen der Schiene dringend erforderlich sind.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister