

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Daniela Ludwig, Steffen Bilger, Peter Götz, Karl Holmeier, Thomas Jarzombek, Hans-Werner Kammer, Ulrich Lange, Matthias Lietz, Patrick Schnieder, Armin Schuster (Weil am Rhein), Reinhold Sendker, Gero Storjohann, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Peter Weiß (Emmendingen), Peter Wichtel, Klaus-Peter Willsch, Peter Bleser, Ute Granold, Stefan Müller (Erlangen), Karin Maag, Michael Hennrich, Marie-Luise Dött, Christian Hirte, Michael Grosse-Brömer, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU**

**sowie der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Birgit Homburger, Werner Simmling, Sybille Laurischk, Oliver Luksic, Petra Müller (Aachen), Sebastian Körber, Torsten Staffeldt, Judith Skudelny, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Dr. Birgit Reinemund, Patrick Meinhardt, Florian Toncar, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Florian Bernschneider, Klaus Breil, Angelika Brunkhorst, Reiner Deutschmann, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Manuel Höferlin, Heiner Kamp, Dr. Lutz Knopek, Pascal Kober, Horst Meierhofer, Jan Mücke, Björn Sänger, Dr. Hermann Otto Solms, Johannes Vogel (Lüdenscheid), Christine Aschenberg-Dugnus, Claudia Bögel, Nicole Bracht-Bendt, Sylvia Canel, Helga Daub, Reiner Deutschmann, Bijan Djir-Sarai, Rainer Erdel, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Heinz-Peter Haustein, Dr. Erwin Lotter, Gabriele Molitor, Burkhardt Müller-Sönksen, Dr. Martin Neumann (Lausitz), Cornelia Pieper, Jörg von Polheim, Dr. Christiane Ratjen-Damerau, Dr. Stefan Ruppert, Jimmy Schulz, Elke Hoff, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Dr. h. c. Jürgen Koppelin, Patrick Kurth (Kyffhäuser), Dr. Max Stadler, Serkan Tören, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Rainer Brüderle und der Fraktion der FDP**

### **Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Als exportorientierte Wirtschaft ist Deutschland auf ein leistungsfähiges Schienennetz angewiesen, um insbesondere Güterverkehr effizient abzuwickeln. Das auch für die Zukunft erwartete starke Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene führt dazu, dass der damit verbundene Schienenlärm zunimmt, insbesondere auf besonders viel befahrenen Strecken wie etwa dem Mittelrheintal. Der umweltfreundliche Schienenverkehr stößt dort auf Vorbehalte, wo sich die Menschen vom Güterverkehr, insbesondere in der Nacht, gestört fühlen. Eine Privilegierung des Schienenverkehrs durch den sogenannten Schienenbonus ist angesichts

des hohen Verkehrszuwachses nicht mehr zeitgemäß. Eine signifikante Reduzierung der Lärmimmission ist erforderlich, damit die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs erhalten bleibt. Dazu muss sichergestellt werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und der Lärmschutz zukünftig besser miteinander verbunden werden. Die wesentlichen Geräuschkomponenten des Schienenverkehrs sind Antriebsgeräusche, insbesondere bei Diesellokomotiven, Rad-Schiene-Geräusche und aerodynamische Geräusche bei Fahrgeschwindigkeit oberhalb von 300 km/h.

Neben den konventionellen Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen sowie Einbau von Schallschutzfenstern, ist die Reduzierung des Schienenlärms an der Quelle – am rollenden Material – Hauptbestandteil der Lärmbekämpfung im Schienenverkehr.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung festgestellt, dass nicht nur im Mittelrheintal, sondern für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe das Schienenverkehrskonzept verbessert werden sollte, um auch der derzeit hohen Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Deshalb hat das BMVBS eine entsprechende Studie europaweit ausgeschrieben, deren Ergebnis in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) einfließen soll.

Der Deutsche Bundestag bekräftigt vor diesem Hintergrund seinen Beschluss vom 18. März 2011 zum Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP für einen anwohnerfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn (Bundestagsdrucksache 17/4861), mit dem maßgebliche Verbesserungen beim Lärmschutz gefordert werden.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

1. dass bereits wesentliche Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt werden:

- Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“

Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ der Bundesregierung werden wesentliche Grundlagen für eine flottenbezogene Ausrüstung bestehender Güterwagen mit lärmarmen Verbundstoff-Bremssohlen geschaffen. Das Innovationsprogramm zählt auf die weitere Verbreitung und breitere Verfügbarkeit von lärminderenden Umrüslösungen für klotzgebremste Güterwagen. Dies gilt sowohl für die Kompositbremssohle (K-Sohle) als auch die Low-noise-/Low-friction-Bremssohle (LL-Sohle) – beides Verbundstoff-Bremssohlen, die im Ergebnis deutlich weniger Lärm verursachen als die zur Zeit überwiegend verwendeten Graugusssohlen. Mit dem Pilotprojekt „Leiser Rhein“ fördert das BMVBS die Umrüstung von bis zu 5 000 Güterwagen auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen.

Nach allen vorliegenden fachlichen Erkenntnissen ist der Ersatz herkömmlicher Graugussbremssohlen durch LL-Verbundstoffbremssohlen der mit Abstand wirkungsvollste und effizienteste Ansatz zur dauerhaften Reduzierung der Lärmimmission des Schienengüterverkehrs auf dem gesamten Streckennetz. Mit dem Einsatz moderner Bremssohlen können die Rollgeräusche von Güterfahrten um bis zu 10 Dezibel reduziert werden. Dies entspricht etwa einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Hierfür müssten etwa 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgestattet werden.

- Lärmsanierungsprogramm

Im Rahmen des auf haushaltsrechtlicher Grundlage beruhenden Lärmsanierungsprogramms des Bundes an bestehenden Eisenbahnstrecken wird der Lärmschutz

durch Lärmschutzwände, Schallschutzfenster und vergleichbare gebäudeseitige Maßnahmen deutlich verbessert. Die Mittel für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes betragen derzeit jährlich ca. 100 Mio. Euro.

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Am 5. Juli 2011 haben Bundesminister Dr. Peter Ramsauer und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, eine Eckpunktevereinbarung zur Einführung einer Trassenpreisgestaltung mit lärmabhängiger Preiskomponente zum Fahrplanwechsel 2012/2013 unterzeichnet. Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise zielt darauf, Wagenhalter zur Umrüstung ihrer Bestands Güterwagen auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen zu motivieren. Die Umrüstung der Güterwagen mit Grauguss-Bremssohle wird sowohl durch erhöhte Trassenentgelte finanziert als auch durch den Bund bezuschusst. Nach einer Laufzeit von acht Jahren sollen dann 2020 alle Güterwagen leiser sein. Ziel ist es, die rund 180 000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen so umzurüsten, dass sie den Grenzwert der europäischen Lärmnorm (TSI-Noise) erreichen.

- Innovative Maßnahmen am Fahrweg

Mit Mitteln des Konjunkturpaketes II in Höhe von rund 87 Mio. Euro werden bis 2011 an 88 Standorten innovative Lärmschutztechniken am Gleis realisiert. Davon werden rund 20 Mio. Euro in innovativen Lärmschutz im Bereich des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal investiert. Dazu gehören Schienenstegbedämpfer, niedrige Schallschutzwände und Schienenschmiereinrichtungen zwischen Koblenz und Mainz. Bei erfolgreicher Erprobung werden die innovativen Techniken zukünftig das Maßnahmenportfolio erweitern und gerade in optisch sensiblen Bereichen – wie an den Strecken des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal – neue Möglichkeiten der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen eröffnen.

- Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“

Mit dem Verbundprojekt fördert die Bundesregierung von 2010 bis 2014 die Entwicklung und Erprobung technisch und wirtschaftlich optimierter Verbundstoff-Bremssohlen für den Einsatz in Güterwagen. Die notwendigen Entwicklungsarbeiten und Versuche werden parallel anstatt sequenziell durchgeführt. Dadurch soll die Entwicklungszeit bis zur Freigabe durch den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) reduziert werden.

- Lärmreduzierung in Europa

Verkehrslärm macht nicht an den Grenzen halt. Ausländische Güterwagen, gerade auf der Nord-Süd-Strecke Rotterdam–Genua, müssen ebenso von Lärminderungsmaßnahmen erfasst werden wie Güterwagen aus Deutschland. Daher müssen auch auf EU-Ebene Lösungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr gefunden werden;

2. dass die im Projektbeirat Rheintalbahn vertretenen Partner Bundesregierung und DB Netz AG zugesagt haben, alle Anstrengungen auf einen umwelt- und bürgerfreundlichen Ausbau zu richten, bei dem insbesondere das berechtigte Bedürfnis der Anlieger nach verbessertem Lärmschutz berücksichtigt wird;

3. dass im Rahmen der Vorarbeiten für den nächsten Bundesverkehrswegeplan das BMVBS eine Studie ausgeschrieben hat, mit der geeignete verkehrliche Konzeptionen für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe Mittelrheintal zu erarbeiten sind, die diesen hoch lärmbelasteten Eisenbahnkorridor wirksam entlasten können.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

1. sich auch auf EU-Ebene weiterhin dafür einzusetzen, das in Deutschland geplante System lärmabhängiger Trassenpreise auch innerhalb der EU einzuführen;
2. in Zusammenarbeit mit dem UIC die Forschung und Zulassung von Verbundstoffbremssohlen zu beschleunigen mit dem Ziel, diese zügig für die Umrüstung von Güterwagen einzusetzen;
3. die Umsetzung innovativer und wirtschaftlicher Lärminderungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur (z. B. Einbau von Schienenschmieranlagen zur Reduzierung von Kreisch- und Quietschgeräuschen, Schienenstegbedämpfer) vorzunehmen;
4. bei der Studie des BMVBS zur Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse auch die Prüfung einer alternativen Streckenführung für den Güterverkehr im Mittelrheintal vorzunehmen;
5. sich für die beschleunigte Umrüstung von Güterwagen im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ einzusetzen;
6. bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes den Bonus für den Schienenlärm ab Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und der in diesem Zusammenhang vorzunehmenden Änderung der Lärmsanierungs-Förderrichtlinie des Bundes nicht mehr anzuwenden.

Berlin, den 25. September 2012

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion**  
**Rainer Brüderle und Fraktion**