



Gerhard Lorth
Mitglied des Landtages
Nordrhein-Westfalen



Dr. Stephan Eisel
Mitglied des Deutschen
Bundestages

Auf leisen Sohlen durch das Rheintal! Konsequenter Kampf gegen Schienenlärm

In den letzten Jahren hat es, vor allem durch die Zunahme der Zahl der Containertransporte, einen **dramatischen Anstieg beim Güterverkehr** gegeben. Bis 2025 ist mit einer 65-prozentigen Steigerung des Güterschienenverkehrs in Europa zu rechnen. Die mit der Steigerung des Güterschienenverkehrs einhergehende Lärmbelastung vermindert die Lebensqualität der Anlieger an Eisenbahnstrecken.

Die Rheinschiene, über die der Gütertransport von Rotterdam nach Genua abgewickelt wird und damit auch **Bonn ist in hohem Maße betroffen**:

Zur Zeit fahren **703 Züge täglich**, davon **326 Güterzüge** durch das Bonner Stadtgebiet. **Linksrheinisch** fahren neben 308 Reisezügen **102 Güterzüge**, **rechtsrheinisch** sogar **224 Güterzüge** neben 69 Reisezügen **durch Bonn**.

Der Schienenlärm muss an der Quelle bekämpft werden - und das europaweit:

Denn von den rund eine halbe Millionen Güterwaggons, die täglich durch Deutschland rattern, sind lediglich ca. 130.000 Waggons Eigentum der Deutsche Bahn AG. Daher fordern der Bonner Landtagsabgeordnete **Gerhard Lorth** und der Bonner Bundestagsabgeordnete **Dr. Stephan Eisel**:

- Dass alle Bahnunternehmen als Verursacher des Schienenlärms ihre **älteren, lauten Güterwaggons auf modernere, leise Bremstechnik umrüsten**. Durch den Einsatz der „**K-Sohle**“ wie auch der „**LL – Sohle**“ können die Rollgeräusche von Güterwagen um 10 dB gesenkt, der wahrgenommene **Lärm halbiert** werden. Die Lärmemission der Güterzüge entspricht dann der von Personenzügen.
- Dass Bundesverkehrsminister Tiefensee sich in Brüssel nachhaltig für ein **europaweit einheitliches Anreizsystem** einsetzt, durch das die Betreiber von Güterwaggons schnell an einer Umrüstung interessiert sind; z. B. eine europaweite, **lärmbezogene Trassenpreisdifferenzierung**, einschließlich der lärmabhängigen Bepreisung von Einzelwagen. Es ist eine internationale Vereinbarung notwendig, die vorrangig die Rheinschiene bei einer lärmabhängigen Trassenbepreisung berücksichtigt.
- Eine Klarstellung vom rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Beck, welche **Entlastungsstrecke für den Güterverkehr** er anstrebt und welche Maßnahmen er konkret zu deren Realisierung einleitet. Eine Güterverkehrsstrecke alternativ zur Rheintalstrecke, z.B. entlang der A 61, kann das Bahnlärmproblem zwar nicht kurzfristig, aber gegebenenfalls auf lange Sicht lösen.

Durch einen **Antrag zur Bekämpfung des Bahnlärms**, den die Koalitionsfraktionen CDU/FDP im Mai 2007 auf Initiative des Bonner Landtagsabgeordneten **Gerhard Lorth** hin in den Landtag eingebracht haben, ist bereits Bewegung in die Bahnlärmproblematik gekommen:

In ihrem Antrag fordert die CDU-Landtagsfraktion:

- die **Umrüstung älterer Waggons** mit der sogenannten "**Flüster**" - **Bremse**;
- ein **Trassenpreissystem**, das Lärmauswirkungen des Schienengüterverkehrs bei der Preisgestaltung berücksichtigt;
- eine **zeitnahe Öffnung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes** auch für die Güterwagenumrüstung;
- die Förderung von **Projekten der Verkehrslärmforschung** im Bereich des Schienenverkehrs;
- die **Abschaffung** des sogenannten "**Schienenbonus**";
- ein **europaweit einheitliches Anreizsystem**, durch das die Betreiber von Güterwaggons schnell an einer Umrüstung interessiert sind.

Der Druck, den die nordrhein-westfälische CDU und die Parlamentsgruppe Schienenverkehr der CDU/CSU-Bundestagsfraktion auf die Bundesregierung ausgeübt haben, hat sich ausgezahlt: **Im Bundeshaushalt 2008 wurden erstmals Mittel für ein Pilot- und Innovationsprogramm zur lärmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen eingestellt.**

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ beinhaltet eine Umrüstung bestehender Güterwagen und den gezielten Einsatz leiser Wagen insbesondere im Rheintal. Parallel dazu sollen mit einem Programm zur Wagenerfassung die Voraussetzungen für ein emissionsabhängiges Trassenpreissystem geschaffen werden.

Das Innovationsprogramm zielt auf die weitere Verbesserung und breitere Verfügbarkeit von Lärm mindernden Umrüttlösungen für ältere, laute Güterwaggons. Mit dem Forschungsprojekt "Leiser Zug auf realem Gleis", das zusätzlich zum Einsatz der "Flüsterbremse" eine weitere Senkung der Lärmemission um 5 dB anstrebt, treiben Bund, Deutsche Bahn AG, Wirtschaft und Wissenschaft die Entwicklung lärmarmen Technologien voran.

Dafür wurden von den 100 Millionen Euro im Lärmsanierungstitel des Bundeshaushaltes 10 Millionen Euro zweckgebunden. Insgesamt werden bis zu 40 Millionen Euro verteilt auf vier Jahre bereit gestellt.

Der im Masterplan für Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums angekündigte Zeitraum für die Umsetzung des Programms von vier Jahren ist jedoch nicht akzeptabel. Bundesverkehrsminister Tiefensee ist daher aufgefordert, das **Pilotprojekt „Leiser Rhein“ schnell umzusetzen**. Auf der besonders belasteten Güterverkehrsstrecke zwischen den Seehäfen Rotterdam und Genua darf spätestens ab nächstem Jahr nur noch leises Material eingesetzt werden.

Bei Nachfragen oder Anregungen zum Thema Bahnlärm können Sie sich gerne an das Wahlkreisbüro von **Dr. Stephan Eisel** oder das Wahlkreisbüro von **Gerhard Lorth** wenden.