



HESSISCHER LANDTAG

28. 02. 2023

Kleine Anfrage

**Klaus Gagel (AfD), Arno Enners (AfD), Andreas Lichert (AfD), Dimitri Schulz (AfD)
und Dr. Frank Grobe (AfD) vom 24.01.2023**

Reduzierung der Lärmemissionen von Güterzügen – Teil I

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Neben den Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke im Mittelrheintal sind die technischen Lärmschutzmaßnahmen an den Zügen, sozusagen an der Quelle, von entscheidender Bedeutung, um die Lärmbelastung der Anwohner durch Güterzüge im Mittelrheintal zu vermindern. Hierzu informiert die „Allianz pro Schiene“, dass seit dem Dezember 2020 das Schienenlärmschutzgesetz verpflichtend den Einsatz von sogenannten Flüsterbremsen vorschreibt. Bei diesen Bremsen kommen Verbundwerkstoffbremssohlen an den Güterwagons zum Einsatz, die im Gegensatz zur Graugussbremssohle die Räder nicht aufrauen und somit die Lärmemissionen um bis zu 50 % (10dB (A)) reduzieren. Laut der „Allianz pro Schiene“ haben die deutschen Wagenhalter zugesagt, die Umstellung des Wagenparks von Grauguss- auf Verbundwerkstoffbremssohlen bis Dezember 2020 abzuschließen. Das Bundesverkehrsministerium stellte hierfür Förderungen in Höhe von 152 Mio. € zur Verfügung. Im März 2020 wären bereits 85 % der Züge auf Verbundwerkstoffe umgestellt. Ferner ist die Federung von Güterwagons mit veralteten Blattfeder eine weitere Quelle für Lärmemissionen. Moderne Dämpfungssysteme wie beim ICE können die Rollgeräusche von Güterzügen massiv minimieren. Durch seitliche Verkleidungen der Drehgestelle im Räderbereich kann der Schall ebenfalls an der Quelle maßgeblich reduziert werden. Der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) formulierte mit seinem bereits 2012 erschienenen Weißbuch „Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030 – die Zukunftsinitiative 5 L“ Ziele für eine Wagentechnik, die mit „5 L – Leise, Leicht, Laufstark, Logistikfähig und Lifecycle-orientiert“ eine neue Generation von leisen und leistungsfähigen Güterzügen realisieren will.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Bei den Schienenstrecken im Mittelrheintal handelt es sich, wie bei dem weit überwiegenden Teil der Schieneninfrastruktur sowohl in Deutschland als auch in Hessen, um Infrastruktur im Eigentum des Bundes, die durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben wird. Instandhaltung und bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur, wozu auch der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört, liegen damit vollständig in Bundeszuständigkeit.

Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) vom 20. Juli 2017 bestimmt in § 3 Abs. 1, dass seit dem 13. Dezember 2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten ist. Ein lauter Güterwagen ist ein Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 1304/2014 oder des EU-Beschlusses 2011/229/EU entsprochen hat (§ 2 Abs. 1). Einem Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme die Voraussetzungen dieser Vorschriften erfüllt hat, ist ein Güterwagen gleichgestellt, wenn er entweder von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet oder auf andere Weise so umgebaut worden ist, dass er die Emissionsgrenzwerte dieser Vorschriften einhält (§ 3 Abs. 2).

Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung des Schienenlärmschutzgesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (§ 9 Satz 1).

Zur lärmindernden Umrüstung von Bestands Güterwägen gewährte der Bund bis Ende Juni 2021 finanzielle Zuwendungen. Grundlage hierzu war die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestands Güterwägen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie laTPS vom 4. Mai 2020).

Im Hinblick auf die besondere Lärmsituation im Mittelrheintal konstituierte sich Ende 2012 der „Beirat Leiseres Mittelrheintal“ mit dem Ziel der Erarbeitung und Umsetzung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen über bereits im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes an bestehenden Schienenwegen umgesetzte Maßnahmen hinaus. Der Beirat besteht aus Mitgliedern des Bundes (BMDV), der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, der DB AG, aus Politik sowie verschiedener Bürgerinitiativen aus dem Mittelrheintal. In den Jahren 2014 und 2017 wurden zwei Machbarkeitsstudien zu zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt und als Maßnahmen ca. 50 km Schienenstegdämpfer (Kunststoffpakete am mittleren Schienenteil zwischen Schienenfuß und -kopf zur Minderung von Schwingungen), ca. 2 km Schienenschmiereinrichtungen (zur Verminderung von Quietschgeräuschen) und ca. 27 km zusätzlicher Schallschutzwände in unterschiedlichen Höhen identifiziert.

Zur Umsetzung der Maßnahmen wurde im März 2017 eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen geschlossen. Zur Verbesserung der Lärmsituation beteiligen sich die Länder freiwillig mit 18 % an den Baukosten dieser Maßnahmen.

Von den im Rahmen des Beirats Leiseres Mittelrheintal vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen wurden in Hessen bislang ca. 12,6 km Schienenstegdämpfer in den Kommunen bzw. Ortsteilen Lorchhausen, Lorch, Assmannshausen, Rüdesheim, Oestrich-Winkel, Hattenheim, Erbach und Eltville umgesetzt. Seit Anfang dieses Jahres werden Schallschutzwände in Rüdesheim, Oestrich, Hattenheim und Erbach gebaut und in den Jahren 2025/26 in Oestrich-Winkel und Eltville. Die Gesamtlänge dieser Schallschutzwände beträgt ca. 5,2 km.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Förderprojekte unterstützt die Landesregierung, um die Lärmemissionen direkt an der Quelle, also am Güterzug, zu verringern?
- Frage 5. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2017 unternommen, um moderne Dämpfungs- und Bremsentechnik bei Güterwagons zügig einzuführen?
- Frage 6. Welche finanziellen Mittel in welcher Höhe hat die Landesregierung seit 2017 bereitgestellt, um die Umstellung von Grauguss- auf Verbundwerkstoffbremssohlen an Güterzügen zu realisieren?

Die Fragen 1, 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird, insbesondere auch hinsichtlich der freiwilligen Beteiligung des Landes an zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen, auf die Vorbemerkung verwiesen. Eine Zuständigkeit der Landesregierung oder von Landesbehörden besteht nicht. Dies erschiene auch aufgrund des deutschlandweiten und internationalen Einsatzes der Güterwagen weder zielführend noch umsetzbar.

- Frage 2. Ist die vollständige Umrüstung des Güterwagenuhrgparks von Grauguss- auf Verbundwerkstoffbremssohlen, die bis Ende 2020 avisiert worden war, inzwischen zu 100 % abgeschlossen?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu auf Nachfrage mit, dass bis Ende Juni 2021 die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme LL-Sohlen im Rahmen des lärmabhängigen Trassenpreissystems (laTPS) gefördert wurde. Die Evaluierung der Umrüstung habe gezeigt, dass seit Dezember 2020 alle der 183.000 auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen fahren.

- Frage 3. Ist die Landesregierung zum Thema Umrüstung des Güterwagenuhrgparks in Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium, um sicherzustellen, dass nur noch Güterzüge mit Verbundwerkstoffbremssohlen das Mittelrheintal passieren?
- Frage 4. Findet seitens der Landesregierung ein Monitoring statt, ob nur noch Güterzüge mit Verbundwerkstoffbremssohlen das Mittlere Rheintal passieren?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zunächst wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Da es sich bei den Schienenwegen im Mittelrheintal um solche der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist nach § 9 Satz 1 SchlärmschG das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Durchführung und Überwachung des Gesetzes zuständig. Eine Zuständigkeit der Landesregierung oder von Landesbehörden ist nicht gegeben.

Insbesondere prüft das EBA anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen, ob Güterwagen zum Einsatz gekommen sind, die nicht zum Betrieb zugelassen sind oder die bei einer Fahrt mit der im Fahrplan festgelegten Geschwindigkeit den maximal zulässigen Schalleistungspegel nicht einhalten (§ 10 Abs. 1 Satz 2 SchlärmschG). Die Prüfung ist mindestens einmal pro Kalendervierteljahr durchzuführen (§ 10 Abs. 3 Satz 1 SchlärmschG).

Das BMDV teilt hierzu auf Nachfrage mit, dass die bis November 2022 abschließend ausgewerteten Ergebnisse der Regelüberwachungen des EBA zeigen, dass die Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes sowohl von deutschen als auch ausländischen Güterwagen weitgehend eingehalten werden: Von insgesamt 138.616 überprüften Güterwagen waren 301 unangemeldet laut. Das entspricht 0,2 %.

Wiesbaden, 21. Februar 2023

Tarek Al-Wazir