

**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 II****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 Zukunftinitiative 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 Bestandsgüterwagen 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 Bestandsgüterwagen 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. Unterstützt die Landesregierung die Ziele des 2012 erschienenen Weißbuches des Technischen Innovationskreises Schienengüterverkehr, dem neben DB Cargo und DB Systemtechnik auch die Schweizer SBB Cargo AG angehören?
- Frage 2. Falls ja: Wie unterstützt die Landesregierung die Ziele des 2021 erschienenen Weißbuches des TIS?
- Frage 3. Mit welchen Marktteilnehmern (wie z.B. DB Cargo) ist die Landesregierung in Kontakt, um die Lärmemissionen von Güterzügen zu reduzieren?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Anliegen des in der Frage angesprochenen Weißbuches „Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030“ ist die effizienzsteigernde Weiterentwicklung des Eisenbahngüterwagens als einer der wichtigsten Ressourcen des Schienengüterverkehrs. Durch eine zielorientierte Einführung von Technologien und Baugruppen soll der Übergang zum innovativen Eisenbahngüterwagen 2030 gelingen. Ziel ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Wirtschaftlichkeit, Kundennutzen sowie Umwelt- und Ressourcenschonung. Der innovative Eisenbahngüterwagen soll zu hohem betrieblichem und logistischem Nutzen führen und die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung erhöhen, indem er unter anderem folgende Vorteile bietet: Verkürzung der Transportzeiten, Erhöhung der Tragfähigkeit, Verringerung der Lärmemissionen und Senkung der Lebenszykluskosten.

Die Landesregierung unterstützt das mit dem innovativen Eisenbahngüterwagen 2030 verbundene Anliegen, insbesondere auch dasjenige der Umwelt- und Ressourcenschonung. Dies hat sie unter anderem durch die freiwillige Beteiligung an zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal unter Beweis gestellt (vgl. Vorbemerkung). Hinsichtlich der Zuständigkeiten zum Schutz vor Schienenverkehrslärm wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- Frage 4. Ist der 5-L Demonstrator-Güterzug der SBB Cargo auch im Mittelrheintal gefahren?
Falls ja: Wurden vergleichende Lärmessungen durchgeführt?
- Frage 5. Ist der von DB Cargo und VTG entwickelte „Innovative Güterwagen“ auch durch das Mittelrheintal gefahren?
Falls ja: Wurden vergleichende Lärmessungen durchgeführt?

Zu den Fragen 4 und 5 liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Frage 6. Ist das vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal geforderte Tempolimit von 50 km/h innerorts aus Sicht der Landesregierung hinfällig, wenn nur noch moderne Güterzüge, die die 5-L Definition erfüllen, das Mittelrheintal passieren?

Zunächst wird auf die Vorbemerkung im Hinblick auf die Zuständigkeit für die Durchführung und Überwachung des Schienenlärmschutzgesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes verwiesen. Eine Zuständigkeit der Landesregierung oder von Landesbehörden ist nicht gegeben.

Ergänzend zu bereits erzielten Lärminderungen infolge leiser Güterwagen und zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen (vgl. Vorbemerkung) wird zur Frage einer Geschwindigkeitsbeschränkung für den Schienengüterverkehr außerdem auf eine diesbezügliche Studie des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) verwiesen. Diese habe nach Mitteilung des Infrastrukturbetreibers ergeben, dass sich bei einer Reduktion der Geschwindigkeit die Beförderungszeiten erheblich verlängerten, sich die Streckenkapazität deutlich verringere und die Transportkosten im Schienengüterverkehr entsprechend ansteigen würden.

Eine Schwächung des Schienengüterverkehrs im Wettbewerb erscheint – mit Blick auf die Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes, aber ebenso auch im Hinblick auf die starke Auslastung des Straßenverkehrs – als nicht wünschenswertes Szenario. Daher ist es zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenverkehrslärm von besonderer Bedeutung, die Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal weiter zu verbessern. Diesbezüglich geeignete Maßnahmen, die die Wettbewerbsfähigkeit des umweltfreundlicheren Verkehrsträgers Schiene nicht beeinträchtigen, erscheinen damit als besonders vorteilhaft. Ebenso wichtig ist es jedoch, die Aktivitäten für Streckenalternativen zu den Mittelrheinstrecken weiter voranzutreiben.

Wiesbaden, 21. Februar 2023

Tarek Al-Wazir