

22.05.2007

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

Die Schiene stärken – den Schienenlärm reduzieren!

zum Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP
„Schienenlärm an der Quelle vermindern – wirtschaftliche Anreize schaffen“
Drucksache 14/4340

I.

Der Schienenverkehr erfüllt bei zunehmender Globalisierung und Arbeitsteilung die unverzichtbare Funktion für eine nachhaltige Mobilität in Deutschland und in Europa. Die Schiene ist eine umweltverträgliche und sichere Möglichkeit große Verkehrsströme über mittlere und lange Distanzen konzentriert abzuwickeln. Die kontinuierliche Zunahme des Schienenverkehrs ist auch das Ergebnis der politischen Anstrengungen, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern und dadurch jeden Verkehrsträger seinen spezifischen Stärken entsprechend auszulasten, um so den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und der Wirtschaft gerecht werden zu können.

Dieser offensichtliche Erfolg einer besseren Auslastung des umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträgers Schiene geht jedoch mit einer zunehmenden Lärmbelastung durch den Schienenverkehr einher. Auch wenn der Schienenverkehrslärm als am wenigsten störend empfunden wird, erfordert das Verkehrswachstum auf der Schiene aus Gründen des Gesundheitsschutzes und der gesellschaftlichen Akzeptanz der Schiene deutlich stärkere Bemühungen zur Lärminderung als bisher. Dies kann aber nur im Einklang mit allen Akteuren – den Bahnen, den Gemeinden, den Bundesländern, dem Bund und der europäischen Union unter angemessener Beteiligung der Betroffenen – erreicht werden.

Die Bundesregierung hat ihrerseits bereits die Fördermittel für „Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ im Haushaltsjahr 2007 auf 100 Millionen Euro verdoppelt und im Februar 2007 das nationale Verkehrslärmschutzpaket „Lärm vermeiden – vor Lärm schützen!“ vorgestellt, das u. a. auch Lärmsanierungen an Schienenwegen beinhaltet.

Zur Reduzierung des Schienlärms – und hier insbesondere des Schienengüterverkehrslärms, der hauptsächlich nachts stattfindet und zumeist höhere Lärmbelastungen als beim Schienenpersonenverkehr verursacht – bestehen folgende Möglichkeiten:

Datum des Originals: 22.05.2007/Ausgegeben: 22.05.2007

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

- Glätten der Schiene und des Radreifens durch rechtzeitiges Schleifen zur Verminderung der Rad-Schiene-Geräusche;
- Einführung einer so genannten „K-Sohle“ (einer Bremse aus modernen Verbundmaterialien) für Güterwagen.

Beides sind so genannte „aktive Lärmschutzmaßnahmen“ durch die der Schienenverkehrslärm an seiner Quelle reduziert bzw. beseitigt wird und dadurch flächendeckend wirkt. Diese Maßnahmen sind dann erfolgreich, wenn sie komplette Zugtraktionen erfassen. Jedoch setzen sich Züge häufig aus Waggons (verschiedener Nationen) mit sehr unterschiedlichen technischen Standards zusammen. Lärminderungsmaßnahmen nur an einzelnen Waggons sind deshalb auch nur begrenzt wirksam. Da Güterwagen üblicherweise in internationalen Verkehren eingesetzt werden, machen nationale Insellösungen nur bedingt Sinn, so dass hier ein europaweiter Handlungsbedarf besteht. Zudem sollten aufgrund der Langlebigkeit von Waggons lärmreduzierende Maßnahmen auf europäischer Ebene nicht nur neu anzuschaffende Güterwagen sondern auch Bestandsgüterwagen umfassen, so dass für letztere eine Nachrüstung erforderlich wird.

- Schienenlärmschutzwälle und -wände werden bei besonders hohen Schienenlärmbelastungen erstellt und müssen den regionalen Besonderheiten angepasst werden. Dieser so genannte „passive Lärmschutz“ entfaltet nur eine räumlich begrenzte und optisch oftmals trennende Wirkung.

II. Der Landtag stellt fest,

- dass die bisherige Vorrangpolitik zugunsten der Schiene in NRW und im Bund erfolgreich zu einer besseren Auslastung dieses umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträgers geführt hat und weitere Verkehrszuwächse auf der Schiene zu erwarten sind. Gleichzeitig zu dieser Verkehrsverlagerung verlagern sich aber auch Umweltbelastungen, insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms, denen aktiv (Lärmvermeidung an der Quelle) und passiv (baulicher Lärmschutz) begegnet werden muss. Im dicht besiedelten NRW stellt der Verkehrslärm und hier insbesondere der Schienenverkehrslärm eine besondere Herausforderung an die Politik, Wissenschaft und Wirtschaft, da Lärmbelastungen große Bevölkerungskreise betreffen;
- dass die Bundesregierung durch Aufstockung ihrer Fördermittel zur Bekämpfung des Schienenlärms diesem Problem eine große Bedeutung zumisst;
- dass Schienenlärm für viele Menschen (weit über das im CDU/FDP-Antrag ausschließlich zitierte Rheintal zwischen Köln/Bonn und Mainz/Wiesbaden hinausgehend) ein dringendes Problem ist. Lärm kann Gesundheitsschäden und eine soziale Segregation („wer es sich leisten kann, zieht weg!“) verursachen;
- dass aktive Lärmschutzmaßnahmen bei grenzüberschreitenden Schienenverkehren nur im europäischen Kontext tatsächlich gelöst werden können, denn auch bei einer kompletten Umrüstung der deutschen Güterwagen bliebe ein erheblicher Teil des Lärmproblems nach wie vor bestehen;
- dass die Deutsche Bahn AG der zentrale Akteur bei der Verringerung und Vermeidung von Schienenverkehrslärm ist, die durch entsprechende Investition in das rollende Material sowie durch eine lärmabhängige Ausgestaltung der Trassenpreise erhebliche Lärmreduzierungen erreichen kann.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- ihre eigenen Aktivitäten zur Reduzierung und Vermeidung von Schienenverkehrslärm dem nordrhein-westfälischen Landtag darzulegen;
- dem Landtag darzustellen, wie sie das prognostizierte Verkehrswachstum aller Verkehrsträger hinsichtlich der verkehrstechnischen Herausforderungen und insbesondere der damit einhergehenden Lärmzunahme zu bewältigen beabsichtigt;
- den zuständigen Ausschüssen des Landtags im Rahmen ihrer Aktivitäten zur Lärmkartierung nach dem Bundesemissionsschutzgesetz besonders lärmbelastete Schienenver-

kehrwege und -gebiete in Nordrhein-Westfalen darzustellen und jeweils konkrete Maßnahmen mit den jeweils zuständigen Akteuren (DB AG, Kommunen, Land, Bund etc.), die bei der Umsetzung der jeweiligen Maßnahme mitwirken sollten, zu benennen;

- eine Schienenstreckenrandbepflanzung in Nordrhein-Westfalen aktiv zu betreiben, die neben der ökologischen Funktion der Bereitstellung von Lebensraum für Tiere und einer biotopvernetzenden Funktion auch die Aufgaben eines optisch ansprechenden Sicht- und Lärmschutzes sowie des „Luftfilters“ erfüllen kann. Gleichzeitig kann durch eine gezielte Schienenrandbepflanzung der Schienenkörper vor unbefugten Zutritten sinnvoll geschützt werden;
- sich im Bundesratsverfahren für die Modernisierung des Trassenpreissystems der DB AG unter Berücksichtigung der Lärmauswirkung des Schienenverkehrs einzusetzen.

Hannelore Kraft
Carina Gödecke
Norbert Römer
Dieter Hilser
Bodo Wißen
Stefanie Wiegand

und Fraktion