

01.12.2015

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3991 vom 20. Oktober 2015
der Abgeordneten Andrea Milz CDU
Drucksache 16/10033

Was tut die Landesregierung gegen Bahnlärm?

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 3991 mit Schreiben vom 1. Dezember 2015 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk und dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Der Schienengüterverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft. Es ist gut und richtig, dass Güter von der Straße auf die Schiene oder auf die Binnenschifffahrt verlagert werden. Angesichts entstehender neuer Schienentrassen durch die Alpen in der Schweiz sowie eine Zunahme des Seehäfenverkehrs aus Rotterdam und Antwerpen werden Belastungen durch Beschleunigung und Verdichtung des Güterverkehrs erheblich zunehmen.

Aber nur eine leisere Bahn wird von den Menschen akzeptiert. Lärm, Erschütterungen und Feinstaub beeinträchtigen in hohem Maße die Lebensqualität an den hochfrequentierten Bahnstrecken; die Folgen für Gesundheit, Immobilienwerte, Tourismus und andere Wirtschaftszweige sind zum Teil erheblich.

Mit Blick auf die in Deutschland unbestrittenen Auswirkungen des Schienengüterverkehrs ist die Aufforderung von der EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc, dass Deutschland keine einseitigen Maßnahmen hinsichtlich eines Verbots von Güterwagen mit Graugussbremsen analog zur Schweiz ab 2020 treffen solle, schwer nachvollziehbar.

Datum des Originals: 01.12.2015/Ausgegeben: 04.12.2015

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

1. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung zu externen Effekten des Schienengüterverkehrs auf Gesundheit von Menschen, Immobilien(-werten), Tourismus und lokaler Wirtschaft an den Trassen vor?

Nach dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand beeinträchtigt Bahnlärm die Gesundheit der Menschen grundsätzlich in ähnlicher Weise wie andere Lärmquellen. Bahnlärm kann oberhalb einer bestimmten Intensität das Risiko für Bluthochdruck und langfristige Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöhen. Bahnlärm stört den Schlaf. Er verändert die Schlafqualität und beeinflusst das autonome Nervensystem. Bahnverkehr verursacht Erschütterungen. Diese können die Auswirkungen des Bahnlärms auf die Gesundheit verstärken. Zu den möglichen Auswirkungen auf Immobilien(-werte), Tourismus und lokaler Wirtschaft liegen der Landesregierung keine näheren Erkenntnisse vor.

2. Welche Schritte wird die Landesregierung - ggf. zusammen mit anderen Landesregierungen - unternehmen, um die Gesetzesinitiative von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zu unterstützen, die fast 5 Mio. Menschen in Deutschland - darunter 1,27 Mio. Personen in NRW -, die nach einer Auswertung des Umweltbundesamtes nachts von exzessivem Bahnlärm betroffen sind, vor den unstrittigen Gesundheitsgefahren zu schützen?

Der Landesregierung ist lediglich die Ankündigung dieser Gesetzesinitiative zum Bahnlärm von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bekannt. Ein Gesetzesentwurf, der vor allem laute Güterwaggons ab 2020 verbietet und die Umrüstung von Güterwagen auf Flüstertechnik fördern sollte, liegt der Landesregierung bis heute leider nicht vor.

Am 19. Februar 2015 hat die Landesregierung eine Lärminderungsstrategie für Nordrhein-Westfalen beschlossen. Das Land wird sich in den Fachministerkonferenzen und im Bundesrat u.a. dafür einsetzen, dass die Regelungen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm verbessert werden. Beispielsweise verfolgt NRW gemeinsam mit den Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz eine Initiative, die darauf abzielt, die Anordnung betriebsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz der Umwelt beim Schienenverkehr zu ermöglichen.

3. Wie bewertet die Landesregierung die rechtliche Einschätzung, dass bei den Kommunen an den Hauptbahnstrecken des Bundes auch im Falle nicht fristgerecht gelieferter Lärmkartierungen der Stufe 2 die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 auch für den Schienenlärm verbleibt, da das Eisenbahnbundesamt erst mit der Planung der Stufe 3 einsetzt? (bitte auch die eingeleiteten Maßnahmen der Landesregierung aufzeigen)

Nach § 47 e BImSchG sind die Kommunen zuständig für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen der 2. Stufe, die bis zum 18. Juli 2013 abzuschließen war. Da die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) anfänglich nicht vorlagen, konnte die Lärmaktionsplanung durch die Kommunen zunächst nur auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung der 1. Stufe oder aufgrund von Ortskenntnissen erfolgen. Mit Fertigstellung der Lärmkarten der 2. Stufe durch das EBA Ende 2014 waren die Lärmaktionspläne zu aktualisieren.

Das MKULNV hat den Kommunen für das Vorgehen in der 2. Stufe per Erlass Empfehlungen gegeben.

4. Welche Untersuchungen und Maßnahmen – auch mit Blick auf die Beschlüsse des Beirats Leiseres Mittelrheintal – plant die Landesregierung für das untere Mittelrheintal, bezüglich der besonders vom Schienenlärm betroffenen Gemeinden Bad Honnef, Königswinter und Bonn links- und rechtsrheinisch?

Die Landesregierung setzt sich grundsätzlich für alle vom Schienenlärm betroffenen Gemeinden gleich ein.

5. Was konnte die Landesregierung hinsichtlich des Schleifens der Schienenwege und der Einstufung als Besonders überwachtes Gleis (BüG) zwischen Bad Honnef und Troisdorf erreichen?

Die DB AG antwortete auf Nachfrage, dass das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) eine beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken planrechtlich festgelegte Maßnahme ist, die durch regelmäßige Überwachung mit einem eigens hierfür entwickelten Schallmesswagen, bei festgelegten Auslösewerten, Schleifmaßnahmen der Schienen auslöst. Außerhalb der als BüG planfestgestellten Strecken kommt diese Maßnahme wegen des hohen Aufwands nicht zur Anwendung.

Die DB Netz teilte mit, dass sie seit 2010 die Schienen als Präventivmaßnahme zur Verlängerung der Liegezeit und Vermeidung von Oberflächenfehlern regelmäßig schleift. Der Zustand entspräche im gesamten Netz unter akustischen Aspekten annähernd dem BüG, ohne dass die aufwendigen Verfahrensvorschriften des BüG angewendet werden müssen. Der maximale Effekt des akustischen Schleifens ist zu erwarten, sobald die Umrüstung der Güterwagen stattgefunden hat, da sich die dadurch verminderte Radrauigkeit weiter mindernd auf die Anregung des Rad-Schiene-Kontakts auswirkt.