

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Astrid Schmitt und Michael Hüttner (SPD)

und

## Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

### Bahnlärm LL-Sohle

Die **Kleine Anfrage 1726** vom 4. Juli 2013 hat folgenden Wortlaut:

Seit kurzem sind die sogenannten LL-Sohlen für die Umrüstung von Güterwagen zugelassen. Von ihnen verspricht man sich eine Verminderung des Bahnlärms, was insbesondere im Mittelrheintal zu positiven Effekten führen soll.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über den vorgesehenen Zeitraum zur Umrüstung von Güterwagen auf die neu zugelassene LL-Sohle?
2. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die Einführung der LL-Sohle auf den Bahnlärm insbesondere im Mittelrheintal?
3. Welche weiteren Maßnahmen erachtet die Landesregierung als erforderlich, um die Belastung durch Bahnlärm insbesondere im Mittelrheintal wirksam zu vermindern?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 20. Juli 2013 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die DB Schenker Rail hat sich nach eigenen Angaben zum Ziel gesetzt, bis 2020 80 Prozent der in Deutschland eingesetzten eigenen Wagen mit Verbundstoffbremssohlen auszurüsten. Dies sind ca. 80 000 Wagen. Hierzu plant sie bis 2015 die Umrüstung von 10 000 und bis 2020 von weiteren 50 000 Wagen auf LL-Sohlen. Daneben sollen bis 2020 15 000 neue Wagen beschafft werden, die bereits mit Verbundstoffbremsen ausgerüstet sind.

Die DB Schenker Rail betreibt jedoch nur ein Drittel der in Deutschland regelmäßig verkehrenden und bei einem Umrüstungsgrad von 80 Prozent relevanten 180 000 Wagen. Die übrigen Wagen gehören jeweils zur Hälfte privaten deutschen und ausländischen Wagenhaltern.

Auch für diese Wagen geht das BMVBS von einer Umrüstquote von 80 Prozent bis 2020 aus und setzt hierbei auf eine finanzielle Förderung sowie eine Anreizwirkung durch lärmabhängige Trassenpreise.

Da allerdings das von der DB Netz AG eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem lediglich einen Vorteil für umgerüstete Güterwagen in Höhe der reinen Umrüstkosten und ohne Berücksichtigung der Betriebsmehrkosten bietet und darüber hinaus nur einen sehr marginalen Vorteil für Güterzüge vorsieht, die zu mindestens zu 80 Prozent aus leisen Wagen bestehen, ist allein in dem deutschen Trassenpreissystem kein ausreichender Anreiz für eine rasche Umrüstung dieser Wagen zu erkennen.

Zu Frage 2:

Die Einführung der LL-Sohle wird bei entsprechenden Umrüstentscheidungen der DB AG der privaten Wagenhalter und entsprechender Anteile umgerüsteter Wagen in den jeweiligen Zugverbünden eine Lärmentlastung im Mittelrheintal bewirken.

b. w.

Die vielfach angeführte Absenkung des Durchfahrtspegels um 10 dB(A) durch die sog. Flüsterbremse setzt allerdings eine Umrüstung aller Wagen eines Zuges und ein Gleis sowie Räder in akustisch gutem Zustand voraus. Sind beispielsweise lediglich 75 Prozent der Güterwagen eines Zuges umgerüstet, beträgt die Absenkung lediglich 5 dB(A). Ob dieses Ziel durch das in Deutschland eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem ohne begleitende ordnungsrechtliche Maßnahmen oder ohne eine größere Spreizung zwischen lauten und leisen Wagen bzw. Zügen erreicht wird, sieht die Landesregierung kritisch. Sie fordert deshalb eine begleitende gesetzliche Regelung, die ein faktisches Nachtfahrverbot lauter Güterwagen ab 2020 ähnlich wie in der Schweiz vorsieht.

Zu Frage 3:

Neben der Umstellung des Wagenparks auf eine leise Technik, nicht nur bei den Bremsen, sondern betreffend alle Lärmquellen des Fahrzeugs, sind zusätzliche ortsbezogene aktive Lärmschutzmaßnahmen sowie die Umleitung von Güterzügen über weniger sensible Strecken erforderlich. Darüber hinaus sind Strecke und Wagen in akustisch gutem Zustand zu halten. Um den Grad und den akustischen Erfolg der Umrüstung sowie den akustischen Zustand von Wagen und Strecke zu überprüfen, bedarf es eines Lärmmonitorings durch Dauermessstationen.

Längerfristig muss der Bau einer alternativen Güterstrecke für eine Entlastung der Bevölkerung vom Güterverkehrslärm sorgen. Welche ortsfesten Maßnahmen zusätzlich zu dem bereits erfolgten Lärmschutz in Betracht kommen, soll eine vom Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ initiierte Untersuchung ergeben. Diese Untersuchung soll nach der Sommerpause gestartet und bis Anfang 2014 abgeschlossen werden. Danach ist eine vergleichbare Untersuchung für das untere Mittelrheintal geplant.

Roger Lewentz  
Staatsminister