

## Bericht des Landes Rheinland-Pfalz

### TOP 3.4: Reduzierung des Lärms durch Güterverkehr auf der Schiene

Die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene ist ein vorrangiges Ziel der europäischen und deutschen Verkehrspolitik. Im Hinblick auf die Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes für das Jahr 2015 sind zahlreiche Infrastrukturverbesserungen, insbesondere auch zur Stärkung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs vorgesehen. Während bei Neu- und Ausbaumaßnahmen Lärmschutzmaßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge vorgesehen werden müssen, ist die insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken lebende Bevölkerung bereits heute erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Immerhin fast 20 Prozent der Bevölkerung fühlen sich durch Schienenverkehrslärm belästigt. Durch die zu erwartende weitere Steigerung der Zahl der Güterzüge könnte sich ohne geeignete Gegenmaßnahmen die Belastungssituation nochmals verschärfen.

Seit dem Jahr 1999 setzt die Bundesregierung ein Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenstrecken um. Die erwarteten Gesamtkosten für passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenstrecken liegen aber bei rund 2 Mrd. Euro, so dass bei Fortsetzung der bisherigen Förderpraxis nahezu 30 Jahre notwendig wären, um die Sanierung abzuschließen. Hinzu kommt, dass punktuelle Lärmsanierungsmaßnahmen keine flächenhafte Wirkung entfalten, sie sind nicht überall möglich und teilweise auch sehr kostenintensiv.

Die Anstrengungen müssen sich daher verstärkt auf die Bekämpfung des Schienenlärms an der Quelle richten. Ursache der erheblichen Lärmbelastungen durch Güterverkehrszüge sind insbesondere alte, mit einer Graugussbremse versehene Güterwagen. Eine Umrüstung dieser Güterwagen auf die lärmarme Kunststoff-Verbundbremse (so genannte K-Sohle) ist in der Lage, die Lärmemissionen zu halbieren. Deshalb sollte neben der Weiterführung des Lärmsanierungsprogramms, das im Übrigen auch zur Erprobung insbesondere von Dämpfungselementen an der Schiene selbst geöffnet werden sollte, auch ein Sonderprogramm zur schnelleren Umrüstung alter Güterwagen eingerichtet werden. Da alle Güterwagen in einem Rhythmus von 6 – 8 Jahren zur Überarbeitung in die Ausbesserung kommen, würde dies innerhalb eines Zeitraumes von weniger als 10 Jahren eine vollständige Umrüstung der in Deutschland zugelassenen Wagen ermöglichen.

Nach Angaben der DB AG müssten insgesamt (DB AG und andere Fahrzeughalter und Eisenbahnunternehmen) etwa 135.000 Wagen, die noch länger als 4 Jahre im Einsatz sind, umgerüstet werden. Bei einem Investitionsbedarf von rund 4.000 Euro pro Wagen ergibt dies einen Gesamtfinanzierungsbedarf in Höhe von 540 Mio. Euro. Eine Finanzierung der Umrüstung alleine durch die Eisenbahnen würde die Kosten des Schienengü-

terverkehrs erhöhen, die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene beeinträchtigen und zu unerwünschten Verlagerungen auf die Straße führen.

Zu prüfen ist auch, ob durch die Einführung einer Umweltkomponente in das Trassenpreispreissystem der DB Netz AG ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden kann, nur noch lärmarme Güterwagen und Lokomotiven einzusetzen. Dabei kommt es darauf an, ein möglichst verwaltungseinfaches Verfahren zu finden.

Bei zunehmendem grenzüberschreitendem Schienengüterverkehr wird eine volle Wirksamkeit nur erreicht, wenn auch die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission selbst das Ziel einer schnellen Umrüstung unterstützen. Auf der EU-Ebene ist deshalb die Einführung von Umrüstprogrammen ebenfalls zu prüfen.