

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms

- (A) der SPD auf Drucksache 17/1960 mit dem Titel „Unsere Meere brauchen Schutz“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen angenommen.

Unter Buchstabe b empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/1763 mit dem Titel „Schutz der Meere vor Vermüllung und anderen Verschmutzungen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen angenommen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 32 auf:

Beratung des Antrags der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris Barnett, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Bürgerinnen und Bürger dauerhaft vom Bahnlärm entlasten – Alternative Güterverkehrsstrecke zum Mittelrheintal angehen

– Drucksache 17/6452 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Ausschuss für Gesundheit
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Haushaltsausschuss

- (B) **Ulrich Lange (CDU/CSU):**

Die schwarz-gelbe Koalition hat schon im Koalitionsvertrag festgelegt, dass wir mehr Güter auf die Schiene verlagern wollen. Aber wie alle Verkehrsträger verursachen auch die Güterwagen Lärm. Der Schienenverkehr eignet sich aber wie kein anderes System, Personen und Güter über große Entfernungen sicher und schnell zu transportieren. Auch der Umweltvorteil macht das Rad-Schienensystem wirtschafts- und gesellschaftspolitisch sinnvoll. In diesem Kontext gewinnt die Schiene als umweltverträglichster Verkehrsträger zunehmend an Bedeutung. Diesen Umweltvorteil zu erhalten und auszubauen, ist ein wichtiger Bestandteil unserer Bahnphilosophie.

Es ist allen Bahnpolitikern bewusst, dass die Lärmimmission des Schienengüterverkehrs eine Belastung für die Bevölkerung, insbesondere an stark befahrenen Schienenstrecken wie im Mittelrheintal, darstellt. Der umweltfreundliche Schienenverkehr stößt dort auf Vorbehalte, wo sich die Menschen vom Güterverkehr, insbesondere in der Nacht, gestört fühlen. Wir wissen, dass viele Anwohner unter Schienenverkehrslärm leiden und nehmen dieses Problem sehr ernst, auch in dem Bewusstsein, dass der leisen Bahn die Zukunft gehört. Eine signifikante Reduzierung der Lärmimmission ist deshalb sinnvoll, ja erforderlich, damit die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs erhalten bleibt. Lärminderung ist deshalb ein gemeinsames Anliegen innerhalb der Koalitionspolitiker.

Dass die Anwohner der Mittelrheintalbahn besonders betroffen sind, steht außer Frage. Eine Prüfung einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich möglicher neuer Schienengüterverkehrsstrassen und der Umleitung des Güterfernverkehrs über andere bestehende Bahntrassen sollte unter dem Gesichtspunkt des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erwogen werden. Wichtiger erscheint mir ihre zweite Forderung nach kurz- und mittelfristig lärmindernden Maßnahmen.

Unser Ziel ist, bis zum Jahr 2025 eine Reduzierung um 50 Prozent des Schienenlärms in hochbelasteten Gebieten zu erreichen. Dies betonte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer beim Abschluss der Eckpunktevereinbarung am 5. Juli 2011 zum lärmabhängigen Trassenentgelt. Deshalb haben wir auch die Beseitigung des Schienenbonus im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Das Reduktionsziel werden wir auf der einen Seite über den traditionellen Lärmschutz mit Lärmschutzwänden, Lärm-schutzfenstern etc. erreichen. Die positiven Wirkungen bleiben jedoch nur lokal begrenzt.

Lärmursache Nummer eins ist das Rollgeräusch, das durch den dynamischen Kontakt zwischen Schiene und Radlaufflächen entsteht. Deshalb setzen wir hier an. Wir werden eine erhebliche Lärmreduzierung bei den Waggons mithilfe der Flüsterbremsen, LL-Sohlen, erreichen. Durch die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems schaffen wir einen rechtlichen Rahmen zum Ausbau der Flüsterbremsen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht ab Dezember 2012 höhere Entgelte für Züge ohne Flüsterbremsen vor und einen Bonus für Güterwagen, die auf lärmmindernde Technologie umgerüstet wurden. Durch die Umrüstung kann die Lärmbelastung mittelfristig bis zu 10 Dezibel (A) reduziert werden. Dies entspricht etwa einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Der Bonus wird direkt an die Wagenhalter ausgezahlt. Finanziert wird dies acht Jahre lang durch einen Bundeszuschuss. Zusammengefasst: Laute Züge müssen bezahlen, leise Züge erhalten einen Bonus – Zuckerbrot und Peitsche.

Dadurch werden wir den Schienenlärm deutlich und spürbar verringern. Durch die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen werden wir in einem Zeitraum von acht Jahren den Großteil der hier verkehrenden Güterzüge auf Flüstertechnik umgerüstet bekommen. Damit wird es überall leiser, wo Güterwagen unterwegs sind, nicht nur auf bestimmten Strecken. Deutschland stellt sich bei einem weiteren ökologischen Projekt weltweit an die Spitze.

Trassenentgelte mit Lärmkomponente werden sich auch wirtschaftlich positiv auswirken, da die Eisenbahnunternehmen in den Lärmschutz investieren werden.

Steffen Bilger (CDU/CSU):

Erst einmal möchte ich deutlich machen, dass mir die Situation der Betroffenen entlang der Bahnstrecke am Mittelrhein absolut bewusst ist. Bei meinen Besuchen im Rheintal habe ich nur zu deutlich erfahren, was der Bahnlärm für die Anwohner bedeutet. In vielen Gesprächen mit Betroffenen wurde mir ihre Last anschaulich