

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Gabi Rolland SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Lärmsanierung an der Bestandsstrecke der Rheintalbahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist ihr die Bürgerinitiative ATOKK (Alte Trasse ohne Krach und Katastrophen e. V.) und ihre Arbeit bekannt?
2. Wie viele Anwohner sind unmittelbar vom Bahnlärm an der Rheintalbahn (Hauptstrecke und Güterumgehung) im Stadtgebiet von Freiburg und in Gundelfingen betroffen?
3. Welche Notwendigkeit sieht sie, den Lärmschutz an der Bestandsstrecke der Rheintalbahn – insbesondere an der Güterumgehung Freiburg – auch unabhängig vom Ausbau der Strecke zu verbessern?
4. Wie beurteilt sie die Gefahr von Zugunglücken an der Bestandsstrecke der Rheintalbahn, ähnlich dem im Bahnhof von Müllheim?
5. Beabsichtigt sie, die Anwohner der Rheintalbahn im Stadtgebiet von Freiburg und in Gundelfingen in ihrem Anliegen nach mehr Lärmschutz und mehr Sicherheit gegenüber der Deutschen Bahn AG und dem Bund zu unterstützen?
6. Wenn ja, wie beabsichtigt sie dies zu tun?

10. 05. 2016

Rolland SPD

## Begründung

Da der menschen- und umweltgerechte Ausbau der Rheintalbahn noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern wird, stellt sich jetzt unmittelbar die Frage, wie an der Bestandsstrecke zeitnah mehr Lärmschutz und mehr Sicherheit erreicht werden kann.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 1. Juni 2016 Nr. 3-3824.5-00/402 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Ist ihr die Bürgerinitiative ATOKK (Alte Trasse ohne Krach und Katastrophen e. V.) und ihre Arbeit bekannt?*

Ja.

*2. Wie viele Anwohner sind unmittelbar vom Bahnlärm an der Rheintalbahn (Hauptstrecke und Güterumgehung) im Stadtgebiet von Freiburg und in Gundelfingen betroffen?*

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat im Rahmen der Lärmkartierung 2012 die Lärmauswirkungen der Eisenbahnen des Bundes erfasst und u. a. Statistiken zur Lärmbelastung erstellt. Daraus ersichtlich sind Lärmindizes für 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) und für die Nacht ( $L_{Night}$ ). Die Statistiken sind als Tabellen auf der Homepage des EBA eingestellt. Danach sind im Ballungsraum Freiburg beispielsweise 2.040 Personen einem Tag-Abend-Nachtpegel  $L_{DEN}$  von mehr als 70 dB(A) und 4.640 Personen einem Nachtpegel  $L_{Night}$  von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. In Gundelfingen sind 390 Personen einem Tag-Abend-Nachtpegel  $L_{DEN}$  von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt.

*3. Welche Notwendigkeit sieht sie, den Lärmschutz an der Bestandsstrecke der Rheintalbahn – insbesondere an der Güterumgehung Freiburg – auch unabhängig vom Ausbau der Strecke zu verbessern?*

Im Bereich der Freiburger Bucht werden derzeit die beiden neuen Gleise, die als Güterstrecke dienen sollen, parallel zur BAB 5 an deren Ostseite und damit vergleichsweise siedlungsfern geplant. Durch die Verlagerung des lauten Güterzugverkehrs werden die Gemeinden an der Bestandsstrecke, wie z. B. in Gundelfingen, vom Güterzuglärm entlastet werden. Der Projektbeirat Rheintalbahn hat in seiner Sitzung am 5. März 2012 verschiedene Optimierungen an der Güterumfahrung und damit die Realisierung der Kernforderung 3 der Region und der Bürgerinitiativen beschlossen.

Nach Aussagen der Deutschen Bahn soll die Güterumfahrung Freiburg bis zum Jahr 2031 in Betrieb genommen werden. Deshalb setzt sich die Landesregierung für Lösungen ein, die zeitnah realisiert werden können. Die am meisten erfolgversprechende Maßnahme ist die Verminderung des Schienenlärms direkt an der Quelle, also am Fahrzeug selbst. Denn die hieraus resultierenden Verbesserungen entfalten ihre Wirkung im gesamten Schienennetz, so auch auf der Bestandsstrecke durch Gundelfingen. Ein hohes Lärminderungspotenzial liegt insbesondere in der technischen Ausstattung der Güterwagen. Die Schallemissionen von Güterzügen lassen sich durch eine Umrüstung der veralteten Grauguss- auf innovative Verbundstoff-Bremsysteme um rund 10 dB(A) reduzieren. Dies entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Grund ist, dass moderne Brems-

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

sohlen die Räder nicht mehr aufrauen und so das Fahrgeräusch reduzieren. Für neue Güterwagen ist in Deutschland seit 2006 der Einsatz der Verbundstoff-Bremssohlen vorgeschrieben. Um diese Umrüstung mittels finanzieller Anreize voranzutreiben, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2012 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (TPS) eingeführt. In diesem Zusammenhang hat sich der Bund bereit erklärt, ein Lärmmonitoring einzuführen, um den Fortschritt der Umrüstung zu dokumentieren. Im Übrigen wird derzeit auf Bundesebene ein Gesetz erarbeitet, das ein Fahrverbot für laute Güterwagen ab 2020 vorsieht.

Darüber hinaus hat der Bund mitgeteilt, dass das Lärmsanierungsprogramm Schiene des Bundes derzeit fortgeschrieben und dabei das lärmsanierte Streckennetz einbezogen wird. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass durch den Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 der rechnerisch ermittelte Beurteilungspegel um 5 dB (A) ansteigt. Auch die zum 1. Januar 2016 erfolgte Absenkung des Lärmsanierungsgrenzwertes um weitere 3 dB (A) wird laut Aussagen des Bundes bei dieser Überprüfung berücksichtigt. Die Landesregierung geht davon aus, dass dies möglicherweise zu einer Wiederaufnahme bereits lärmsanierter Eisenbahnstrecken, wie beispielsweise der 2008 lärmsanierten Bestandsstrecke durch Gundelfingen, in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes führen wird.

*4. Wie beurteilt sie die Gefahr von Zugunglücken an der Bestandsstrecke der Rheintalbahn, ähnlich dem im Bahnhof von Müllheim?*

Der Gesetzgeber hat die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter unterschiedslos für alle Verkehrsträger vorgeschrieben. Die Sicherheitsphilosophie beim Gefahrguttransport wird unter anderem von dem Ziel bestimmt, die mit dem Transport verbundenen Risiken zu minimieren und zu beherrschen. Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass der Transport von Gefahrgütern auf der Schiene statistisch eine der sichersten Transportarten ist. Gleichwohl ist eine absolute Sicherheit des Transports bei keinem Verkehrsträger erreichbar.

*5. Beabsichtigt sie, die Anwohner der Rheintalbahn im Stadtgebiet von Freiburg und in Gundelfingen in ihrem Anliegen nach mehr Lärmschutz und mehr Sicherheit gegenüber der Deutschen Bahn AG und dem Bund zu unterstützen?*

*6. Wenn ja, wie beabsichtigt sie dies zu tun?*

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Landesregierung hatte sich bereits mit Schreiben vom 15. Mai 2014 an den damaligen Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Bahn AG mit der Bitte um Prüfung gewandt, die Gemeinde Gundelfingen erneut in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzunehmen. Ob dies geschieht, bleibt abzuwarten. Im Übrigen wird, auch in Bezug auf das Stadtgebiet Freiburg, auf die Beantwortung der Fragen Ziff. 3 und 4 verwiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr

