



**Vorsitzende**

Detlev Pilger, MdB  
Tabea Rößner, MdB  
Erwin Rüdchel, MdB  
Sandra Weeser, MdB

**Kontakt**

Erwin Rüdchel, MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: +49 30 227- 71701  
Fax: +49 30 227-76231  
erwin.rueddel@bundestag.de

## Bericht

### **Deutliche Reduzierung des Bahnlärms dringend notwendig**

#### **Interfraktionelle Parlamentsgruppe „Bahnlärm“ stellt Kernforderungen vor**

Gleich am ersten Tag nach der parlamentarischen Sommerpause lud die interfraktionelle Parlamentsgruppe „Bahnlärm“ zum Hintergrundgespräch ein, um die beschlossenen Kernforderungen der Öffentlichkeit vorzustellen. Neben den Initiatoren der Parlamentsgruppe, Erwin Rüdchel (CDU/CSU), Tabea Rößner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Detlev Pilger (SPD) und der neu im Vorsitz vertretenen Sandra Weeser (FDP) sowie zahlreichen Abgeordneten, nahmen der Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn, Andreas Gehlhaar, der Sprecher für Lärmschutz, Hans-Georg Zimmermann, sowie der Geschäftsführer des Verbandes der Güterwaghalter in Deutschland, Jürgen Tuscher, teil.

Die Parlamentsgruppe fordert, dass die Bahn schneller leiser wird, insbesondere im Schienengüterverkehr. Nur eine leisere Bahn wird von den Menschen akzeptiert. Als Rückgrat der Wirtschaft ist der Ausbau des Bahnverkehrs notwendig, der Zuwachs an Bahnverkehr darf aber nicht zu einer stärkeren Lärmbelastung für die Anwohner führen. Die WHO-Richtwerte zum Gesundheitsschutz von 40 dB(A) nachts, übergangsweise 55 dB(A), sind einzuhalten. Betroffene Anwohner müssen einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz erhalten. Ferner sind für Lärm, Erschütterungen und Feinstaub verbindliche Grenzwerte gesetzlich festzulegen, deren Einhaltung zu überwachen ist und Verstöße mit entsprechenden Sanktionen zu ahnden sind. Zudem sollen die Gesundheits- und Umweltressorts an der Maßnahmenentwicklung beteiligt werden.

Bei der Erstellung von Kosten-Nutzen-Analysen sind Folgekosten (auch Gesundheitskosten und Einbußen im Tourismussektor) genauso zu berücksichtigen wie Lärmvermeidung durch alternative Technologien oder Strecken. Die Bewertung muss auf Grundlage von Maximalpegel-Ereignissen und unter Berücksichtigung aller wirksamen Frequenzen, Vibrationen und Erschütterungen im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung und der Belastung durch Feinstaub erfolgen.

Technische Lärminderungsmaßnahmen wie die beschleunigte Umrüstung auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen, geräuschoptimierte und scheibengebremste Drehgestelle sowie der Einsatz von wirksamen Schienenstegdämpfern sollen



vorangetrieben werden und die Planungen für tunnelgeführte Neubaustrecken intensiviert werden. Zudem ist nach dem Modell der Schweiz eine preisliche Lenkungsfunktion zu installieren, die eine noch stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise als heute zur Folge hat.

## Stellungnahmen der Abgeordneten

### **Erwin Rüdell:**

„Mit dem Umsetzungsprozess zur Halbierung des Bahnlärms bis 2020 können wir sehr zufrieden sein. Der Lärmvermeidungsprozess ist aber auf Kontinuität angelegt und wir werden weiter dafür kämpfen, dass neue Technologien und Maßnahmen zum aktiven wie passiven Lärmschutz zügig in der Fläche eingesetzt werden.“

### **Tabea Rößner:**

„Wir haben in der letzten Wahlperiode einiges angeschoben. Doch weitere Schritte – über das Jahr 2020 hinaus – sind notwendig, um die Lärmbelastung zu verringern. Denn unsere Umwelt verlärmert immer stärker. Daher brauchen wir auch eine Gesamtlärmbetrachtung. Die Reduzierung des Lärms ist dabei nicht allein eine deutsche, sondern vielmehr eine gesamteuropäische Aufgabe, die wir mit unseren Partnerländern gemeinsam angehen müssen.“

### **Detlev Pilger:**

"Fortschritte auf dem Weg zu einer leiseren Bahn wollen wir zukünftig in einem Fortschrittsbarometer transparent abbilden. Grundlage hierfür sind die Forderungen, die wir als interfraktionelle Parlamentsgruppe Bahnlärm heute vorgestellt haben. Darauf haben wir uns gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Verband der Güterwagenhalter (VPI) verständigt."

### **Sandra Weeser:**

"Wir sind damit konfrontiert, dass die Belastung durch den Güterverkehr auf der Schiene zunehmen wird. Deswegen sprechen wir uns klar dafür aus, künftig bei weiteren Streckenplanungen Tunnellösungen zu präferieren. Konkret gilt es jetzt zügig bei der geplanten tunnelgeführten Neubaustrecke "Troisdorf/Mainz-Bischofsheim" eine Höherstufung im Bundesverkehrswegeplan voranzutreiben, damit ein beschleunigtes Planverfahren durchgeführt werden kann."

## Hintergrund

In der vergangenen Legislaturperiode hatte sich die Parlamentsgruppe „Bahnlärm“ erstmals gegründet, um das Anliegen der vom Bahnlärm Betroffenen mit Nachdruck ins Parlament zu tragen und gesetzliche Regelungen voranzubringen. Diese erfolgreiche Arbeit wollen wir auch in der 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestags fortsetzen. Schon jetzt haben sich fast 100 Kolleginnen und Kollegen aus allen Fraktionen in unserer Parlamentsgruppe zusammengefunden.



Unsere Kernforderung bleibt die deutliche Reduzierung des Bahnlärms. Nachdem die gesetzlichen Weichen gestellt wurden, um der Halbierung des Bahnlärms bis 2020 Nachdruck zu verleihen, müssen auch über das Jahr 2020 Perspektiven entwickelt werden. Wenn die Bahn bei der Mobilität der Zukunft eine größere Rolle spielen soll, bleibt der Lärmschutz eine Daueraufgabe.

## Ansprechpartner für Rückfragen

Gordon Albrecht  
Abgeordnetenbüro Detlev Pilger, MdB  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon: 030 227-73274 (Fax -76272)  
E-Mail: [detlev.pilger@bundestag.de](mailto:detlev.pilger@bundestag.de)