

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Planungsausschüsse der Regionalverbände Mittlerer Oberrhein und Südlicher Oberrhein vom 25.01.2017

Gesamtzahl der Mitglieder:	31 Mitglieder (RVSO)	27 (RVMO)
Anwesende stimmberechtigte Mitglieder:	28 Mitglieder (RVSO)	22 (RVMO)

TOP 1: Lärmschutz an Eisenbahnwegen

hier: Studie „Bahnlärm, Reduktion an der Quelle, Teilaspekt Schienenbearbeitung“ der Technischen Universität Berlin im Auftrag des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein

Referent: Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Technische Universität Berlin

Verbandsvorsitzender Neideck führt aus, dass bei den drei heutigen Themen zu erkennen sei, dass die politischen Problemlagen nicht an Regionalverbandsgrenzen aufhören, sondern fließend übergehen. Die Interessenslagen würden sicherlich nicht divergieren. Zur Vorgeschichte ergänzt er, dass das Thema „Schienenlärm“ den Regionalverband Südlicher Oberrhein seit über zehn Jahren intensiv beschäftige. 2005 habe man einen ersten Lärmkongress in Bad Krozingen veranstaltet. Seinerzeit sei man noch ein wenig belächelt worden, als man diese Thematik aufgegriffen habe. Dies habe sich in den letzten Jahren jedoch deutlich verändert, insbesondere nach einer Initiative zur Abschaffung des Schienenbonus. Man habe sogar einen Gesetzesentwurf für den Deutschen Bundestag eingebracht, um dieses Thema voranzubringen. Ein zweiter Schienenlärmkongress in Freiburg sei Ausgangspunkt für eine facettenreiche Auseinandersetzung und Diskussion mit dem Aus- und Neubau der Rheintalbahn gewesen. Im letzten Jahr habe man gemeinsam mit den Bürgerinitiativen sowie den Städten und Gemeinden den Erfolg feiern können, dass der Bund und das Land im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn zusätzlich 1,5 Mrd. € für lärmindernde Maßnahmen zur Verfügung gestellt hätten, um einen menschen- und umweltgerechten Ausbau sicherzustellen. Heute rede man über lärmindernde Maßnahmen an Bestandsstrecken. Zu diesem Thema begrüße er als Referenten Herrn Prof. Dr. Hecht von der Technischen Universität Berlin, der das Thema im Auftrag des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein und mit finanzieller Unterstützung des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein aufgearbeitet habe. Prof. Dr. Hecht werde u.a. aus den gewonnen Erkenntnissen die möglichen politischen Forderungen gegenüber der DB und dem Bundesverkehrsministerium ableiten.

Die sich anschließende PowerPoint-Präsentation von **Prof. Dr. Hecht** ist dieser Niederschrift als **Anlage 2** beigefügt.

Die Arbeit im Regionalverband in den letzten Jahren lasse die Verbandsmitglieder eigentlich schon zu Lärmexperten werden, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**. Die Diskussion um die Abschaffung des Schienenbonus habe gezeigt, dass es ein Thema sei, bei dem man „dicke Bretter bohren müsse“. Insoweit sei es beeindruckend gewesen, von Prof. Dr. Hecht zu hören, wie kleine Maßnahmen im Bereich von 0,1 mm, große Wirkung erzeugen können. Im Vortrag sei ein

Lärmunterschied von 10 dB(A) genannt worden. Warum die Bahn nicht freiwillig bereit sei, hier Abhilfe zu schaffen und warum man wieder einmal politisch agieren müsse, um das Thema voranzubringen, sei die eigentliche Frage. Natürlich sei der Schutz der Menschen vor Lärm an den Bahnstrecken außerordentlich wichtig. Man wolle jedoch nicht nur die Bahn auffordern etwas zu tun, sondern – darauf habe Prof. Dr. Hecht in Abb. 32 seines Vortrags hingewiesen –, sie auffordern, immer wieder rechtzeitig etwas zu tun. Dies sei sogar günstiger als nach zwei bis drei Jahren Reparaturen durchführen zu lassen. Die zitierte Abbildung habe eine starke Aussagekraft, zeige sie doch, dass die Bahn hier sogar Geld einsparen könne. Insofern trage man den Beschlussvorschlag auch mit. Man rege an und beantrage – auch angesichts der Tatsache, dass man heute eine gemeinsame Sitzung habe –, dass die beiden Planungsausschüsse in der Ziff. 1.3 des Beschlussvorschlags die beiden Verbandsvorsitzenden bitten, die Erkenntnisse weiterzugeben. Dies würde das politische Gewicht erhöhen. Er danke für die Arbeit und die interessanten Ausführungen.

Leider sei es nicht so, dass das häufigere Schleifen zu weniger Kosten führe, so **Prof. Dr. Hecht**. Allerdings sei die zu erwartende Schienenliegedauer wesentlich länger. Das häufigere Schleifen und das glattere Ergebnis führe insgesamt zu leicht höheren Kosten. Die Bereitschaft der Bahn, selber etwas zu machen sei nur von den Kosten getrieben. Wie ausgeführt gebe es die Problematik „Riffel“ und „Rissbildung“. Bei der Rissbildung habe man den größten Effekt, wenn viel Material in wenigen Durchgängen weggeschliffen werde. Dann bleibe allerdings eine raue Oberfläche übrig. Man habe diese Studie in Konsultation mit mehreren Industrieunternehmen durchgeführt. Schleifarbeiten würden nicht nur von der DB selbst durchgeführt. Die Mehrzahl der Schleifaufträge werde an Externe vergeben. Die Industrieunternehmen würden gerne eine bessere Qualität liefern, könnten diese jedoch nicht konkurrenzfähig – sprich ca. 10 % billiger – anbieten. Es nütze nichts, an die Vernunft der Bahn und der Unternehmen zu appellieren, es gehe nur mit Druck, zumal die DB die Wartung und die Erneuerung, das Schienenmaterial jedoch der Bund bezahlen müsse.

Er habe trotz einiger Jahre Physikstudium Mühe gehabt, die Studie zu verstehen, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort**. Aus der Abbildung 32 habe er allerdings auch geschlossen, dass es angezeigt wäre, eine gesamtbetriebswirtschaftliche Sichtweise anzustellen. Wenn man die Liegezeiten und die Haltbarkeit des Schienensystems betrachte und wisse, wie man richtig arbeite, um den Rissfortschritt zu vermeiden und gegebenenfalls auch die Rauigkeit einzudämmen, könne man ein relatives Optimum erzeugen. Eine solche Gesamtschau müsste sowohl im Interesse des Bundes als auch der Bahn sein. Ihn interessiere auch, wie die Überwachung in der Schweiz mit angeblich noch wirtschaftlicheren und neueren Methoden funktioniere. Vielleicht könne man der DB ein ähnliches Vorgehen empfehlen. Zum Beschlussvorschlag wolle er anmerken, dass er diesen gerne beschließe, und hoffe, dass die Adressaten ihn verstehen. Der Ansatz sei richtig. Man müsse sowohl beim Bund als auch bei der Bahn eine qualitätssichernde Überwachung des Schienenmaterials und eine Strategie der Langfristsicherung im gesamtbetriebswirtschaftlichen Sinne erreichen. Bei der jetzigen Formulierung habe er so seine Zweifel, ob man das erreiche, was man beabsichtige.

Er stimme dem voll zu, so **Prof. Dr. Hecht**, allerdings werde man an diesem Thema keine Bahnreform festmachen können. An ganz vielen Stellen gebe es durch die verteilten Kassen bzw. unterschiedlichen Geldgeber viel Unsinniges. Beispielsweise sei auch der Bau der Lärmschutzwände viel teurer, als eine Lärminderung an der Quelle. Da die Finanzierung jedoch aus unterschiedlichen Kassen erfolge, könne die Vernunft unter diesen Rahmenbedingungen nicht siegen. Er sei mehrere Jahre im Beirat für Innovation der Schweizer Infrastruktur gewesen. Der wesentliche Unterschied sei, dass dort ganz klare Transparenz vorherrsche und das Vernunftkriterium gelte. Die Infrastruktur dürfe in der Schweiz keinen Gewinn machen. In Deutschland müsse sie dies tun. Hier habe man einen großen Paradigmenunterschied. Dies seien allerdings politische Vorgaben, die man nicht so einfach über den Haufen werfen könne. Es helfe sicherlich, einen Blick in die Schweiz zu werfen, allerdings habe man dort völlig andere Rahmenbedingungen. Eine Übertragung sei somit nicht so einfach möglich. Die Schweiz überwache die Gleise, indem sie an Regelfahrzeugen Beschleunigungsaufnehmer am Achslager anbringe und unter Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit die Vibrationen analysiere. Dies sei heute eigentlich Stand der Technik. Das Problem in Deutschland mit dem besonders überwachten Gleis sei, dass es sich um eine gesetzliche Festlegung handle und dass es einer Gesetzesänderung bedürfte, hier eine vernünftige Lösung zu finden.

Man habe in dieser Runde auch schon gestritten, so **Fraktionsvorsitzender Doll**, ob man solche Themen, wie dieses, seitens des Regionalverbandes aufgreifen solle. Wenn er jetzt die Ergebnisse des Gutachtens sehe, könne er feststellen, dass die Entscheidung für eine entsprechende Vergabe sehr gut gewesen sei. Man habe sich „auf die Fahnen geschrieben“, zu agieren und nicht nur zu reagieren. Er habe heute gelernt, dass das „rollende Material“ nur ein Anteil in der Lärmbetrachtung darstelle; der andere Anteil bestehe aus der Kombination Rad - Schiene - Schwelle. Wenn er höre, dass die Privatisierung der Bahn im Prinzip schuld daran sei, dass sich der Lärm an Bestandsstrecken zum Teil verdreifache und die Anwohner dies ungeschützt hinnehmen müssen, sei dies skandalös. Man könne nicht nachvollziehen, wie man hier mit den Bürgern umgehe. Dass die Bahn keine Anforderung an den Grad der akzeptablen Rauigkeit stelle, sei völlig unverständlich und inakzeptabel. Die Durchführung eines dritten Schienenlärnkongresses sei vielleicht eine Möglichkeit, um den politischen Druck zu erhöhen. Unter Umständen könne man auch darauf hinweisen, dass alle Wagen umgerüstet werden müssten. Er habe zur Kenntnis genommen, dass die Umrüstungsquote bei 50 % liege. Vor einigen Jahren sei dieser Prozentsatz noch viel geringer gewesen. Allerdings werde der Effekt wieder zunichte gemacht, wenn das Schienenmaterial zu rau sei. Den Bürger, der nachts nicht schlafen könne, interessiere es nicht, wer die Lärminderung bezahle. Er könne die politische Unterstützung der Fraktion der Freien Wähler für die Beschlussfassung zusichern.

Stellv. Fraktionsvorsitzende Schwarz-Marstaller stimmt Fraktionsvorsitzenden Doll zu. Es sei wirklich unverständlich, wie sich eine privatisierte Bahn nur noch an Profitmaximierung orientiere und wichtige Aspekte wie den Lärm vernachlässige. Die Grünen-Fraktion habe bereits beim ersten Lärnkongress gefordert, die Bremstechnik auszutauschen, statt unsinnig hohe Lärmschutzwände zu errichten. Mit viel weniger Geld hätte man viel mehr erreichen können. Dass man jetzt 50 % umgesetzt habe, sei der Verdienst der Schweiz, die lärmabhängige Trassenpreise habe. Eine solche Regulierung wäre auch in Deutschland sinnvoll.

Man wolle jetzt die Überprüfung der geschliffenen Schienen beantragen, so **VM Klabundt**. Ihn interessiere, wer dies durchführe, wie dies gemacht werde, und vor allem, wer die Kosten übernehme.

Aus den Redebeiträgen sei deutlich geworden, dass man bei allen Auftragsvergaben das Ergebnis überprüfen müsse, so **Prof. Dr. Hecht**. Dies sei normal. Dass dies im vorliegenden Fall nicht gemacht werde, sei skandalös. Die Bahnindustrie sei auch schon zum Verkehrsministerium gegangen und habe dies angemahnt. Die Industrie sei bereit, etwas zu tun, auch bei den lärmabhängigen Trassenpreisen. Die Privatbahneigner würden einen lärmabhängigen Trassenpreisanteil von 20 % fordern. Man habe zwar schon lärmabhängige Trassenpreise, der Anteil sei mit 2 % jedoch lächerlich. Das Verkehrsministerium biete 3 % an. Unter Einsatz des vorhandenen technischen Geräts könne von geschulten Gleisbauern die Qualität geprüft werden. Hierfür bedürfe es keiner Spezialisten. Die Messungen würden mit qualifiziertem Personal von den Unternehmen selbst durchgeführt. Allerdings müsse dies in der Auftragsvergabe enthalten sein. Heute sei dies nicht der Fall, weil die Kosten nicht ersetzt werden.

VM Schrempf bedankt sich im Namen der FDP-Fraktion, dass der Regionalverband diese Studie in Auftrag gegeben habe. Sie sei extrem wichtig. Als langjähriges BI-Mitglied kenne sie zwar die Antworten auf ihre Fragen, jedoch würden die gegebenen Antworten durch Prof. Dr. Hecht ein stärkeres Gewicht bekommen. 50 % der Güterzüge seien umgerüstet. Es sei jedoch vergessen worden zu sagen, dass es sich dabei um deutsche Güterzüge handle. Mehr als 50 % aller Güterzüge, die das deutsche Schienennetz befahren, würden aus dem Ausland kommen. Diese seien selbstverständlich nicht verpflichtet, entsprechende Umrüstungen vorzunehmen. Hohe Lärmschutzwände und Galerien zu bauen, sei deshalb nicht überflüssig. Es stelle sich die Frage, inwieweit bei der Umrüstung ausländischer Güterzüge etwas passiere. Die zweite Frage beziehe sich auf Mess- bzw. Schleifzüge. Vor über zehn Jahren habe es nur einen Messzug gegeben, hieran habe sich bis heute nichts geändert. Die Aufgaben, die die DB zu erfüllen habe, könne so in keiner Weise erfüllt werden. Es müsse bekannt gemacht werden, dass sich die DB nach wie vor wie zu Zeiten des Staatsmonopols verhalte. Früher habe es für die gesamte Bundesrepublik zwei Schleifzüge gegeben, zwischenzeitlich, so habe sie dem heutigen Vortrag entnehmen können, würden auch andere Firmen entsprechende Schienenschleifarbeiten durchführen. Gerade im Hinblick auf die ausländischen Güterzüge müsse das Thema der lärmabhängigen Trassenpreise unbedingt diskutiert werden. Dies sei eine ganz wichtige Forderung, die speziell ihre Bürgerinitiative IGEL schon vor zehn Jahren mit auf den Weg gebracht habe. Beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn werde unglaublich viel Geld verdient, so dass es nicht sein könne, bei diesem Thema wegen ein paar Millionen unzumutbare Lärmbelastungen der Bevölkerung in Kauf zu nehmen.

Es sei seit 2009 eine europäische Forderung, so **Prof. Dr. Hecht**, dass alle Güterwagen, die grenzüberschreitend eingesetzt werden, mit Kunststoffsohlen ausgerüstet werden. Er sei vor einem halben Jahr bei einer Anhörung im Europäischen Parlament in Brüssel gewesen. Bei diesem Punkt habe sich eine ganz intensive Diskussion zwischen Polen bzw. Finnland auf der einen und Deutschland auf der anderen Seite ergeben. Die Polen würden die Anforderungen der Lärminderung als einen deutschen Angriff auf die polnische Nation sehen. Auch die Finnen hätten hierfür überhaupt kein Verständnis. Dennoch tue sich europaweit etwas bei den neueren Wagen. Die Wagen seien in der Schweiz

vollständig umgerüstet. Im Moment sei in der Diskussion, ob die schweizerischen Vorgaben, wonach keine graugussgebremste Wagen mehr fahren dürfen, ab 2020 in der EU umgesetzt werden könne. Inwieweit Deutschland sich dieser Regelung anschließen könne, sei noch offen. Dies müsse gefordert und durchgebracht werden. Bei der versprochenen Lärmreduzierung von 10 dB(A) gebe es mehrere Fragezeichen. Ein Punkt seien z. B. antriebslärmende Lokomotiven. Der Anteil des Antriebslärms der Loks nehme zu. Die Loks seien heute schon lauter als die lautesten Wagen. Ein weiteres Thema seien Flachstellen. Das Verkehrsministerium habe eine Untersuchung in Auftrag gegeben, ob Flachstellen eine Rolle spielen. Hierbei handele es sich jedoch wieder einmal um eine Pro-forma-Untersuchung, die das eigentliche Problem gar nicht darstellen könne, weil der Untersuchungsauftrag völlig unzureichend sei. Ein weiteres Thema sei es, wenn die Schienenrauigkeit nicht beachtet werde. Als Anwohner könne man heutzutage leicht erkennen, ob die Schienenrauigkeit das Problem darstelle. Wenn alle Güterwagen gleich laut seien, müsse es an der Schiene liegen. Die Umrüstung der Wagen sei sehr schnell vorangekommen. Vor einem Jahr seien erst 20 % umgerüstet gewesen. Bis März 2016 hätten die DB und Private versucht eine zeitnahe Umsetzung mit der Aussage zu blockieren, dass eine Umrüstung bis 2020 möglich, jedoch nicht 50 % bis 2016 machbar seien. Zum Glück hätten die Privaten schließlich eingelenkt und eine 50-prozentige Umrüstung bis 2016 zugesagt. Schlussendlich habe die DB nach zweimonatigem Streit ebenfalls diese Zusage gemacht. Dies sei ein großer Kraftakt gewesen, der allerdings noch wenig nütze, da eine laute Quelle zusammen mit einer leisen Quelle im Ergebnis eine laute Quelle bleibe. In der Gesamtlärmbelastung sei deshalb wenig zu spüren. Da ein einzelner lauter Wagen den Pegel riesig nach oben ziehe, sollten laute Wagen ganz vermieden werden. Die Sperrung der Grenzen für laute Wagen mache Sinn. Zur weiteren Frage von VM Schrempf führt er aus, dass er leider nur die Anzahl der Schleifzüge der DB kenne. Diese habe insgesamt vier Schleifzüge, darunter zwei extrem leistungsfähige und zwei extrem schlechte. Die privaten Anbieter hätten weitaus stärker aufgerüstet. Er schätze, dass es zwischen 50 und 100 Schleifzüge in Deutschland gebe, eine verbindliche Zahl habe man nicht benannt bekommen.

Die vorgeschlagenen Beschlussziffern unter 1.1.1 bis 1.1.3 habe er zusammen mit Prof. Dr. Hecht als Kondensat der politisch verwertbaren Erkenntnisse aus der Studie abgestimmt, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. In Anlehnung an den Wortbeitrag von Fraktionsvorsitzenden Doll, weshalb sich der Regionalverband mit der Thematik „Schienenlärm“ beschäftige, könne er ergänzen, dass der Bundesgesetzgeber im Bundesraumordnungsgesetz, aber auch der Landesgesetzgeber im Landesplanungsgesetz alle raumrelevanten Aspekte in den Aufgabenkanon der Raumordnungsverbände, bzw. in Baden-Württemberg der Regionalverbände aufgenommen habe. Es sei dann die politische Schwerpunktsetzung des jeweiligen Regionalverbandes, mit welchen raumrelevanten Aspekten er sich vertiefend befasse. Bei der Beschluss Ziffer 1.1.1 gehe es um das inhaltliche Anliegen, nach Beendigung der Schleifarbeiten einen Zustand zu erreichen, der den Lärm nicht erhöhe. In Beschlussziffer 1.1.2 werde die Forderung eines Nachweises, unmittelbar nach der Bearbeitung der Schienen gefordert. Wie von Prof. Dr. Hecht gehört, werde ein solcher Nachweis derzeit nicht geführt. Sollte die Überprüfung zu dem Ergebnis kommen, dass sich die Lärmsituation nach der Schienenbearbeitung verschlechtert habe, müsse unverzüglich nachgearbeitet werden. Die wesentliche politische Forderung sei in Beschlussziffer 1.1.3, in der auf die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die der Bundesverkehrsminister alle fünf Jahre mit den

Eisenbahninfrastrukturunternehmen treffe, und die seit 01.02.2015 gelte, enthalten. Danach gebe der Bund der DB für fünf Jahre rund 20 Milliarden € für die Unterhaltung und Instandsetzung des Schienennetzes. Die Bahn selber gebe nach seinem Kenntnisstand weitere 8 Milliarden € dazu. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sei im Internet einsehbar. Der Zustand der Infrastruktur werde jährlich ermittelt und in einem Bericht dargestellt. Eine Bewertung der Lärmsituation finde jedoch nicht statt. Es gebe zahlreiche – auch sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen in der Vereinbarung – jedoch nicht zu der Lärmsituation. Deshalb fordere man unter Beschlussziffer 1.1.3, diese Vereinbarung zielführend um akustisch relevante Qualitätskriterien zu ergänzen. Wie von Prof. Dr. Hecht ausgeführt, sollte die Bahn von Anfang an in ihren Ausschreibungen für Schienenschleifarbeiten den Unternehmen bestimmte Qualitätskriterien vorgeben. Die Vorgabe dürfe nicht nur lauten, so viel als möglich für wenig Geld zu schleifen. Vielmehr müsse ein bestimmtes Qualitätsniveau erreicht werden. Deshalb bitte man, diesen Beschlussvorschlag mitzutragen.

Mit Verbandsvorsitzenden Dr. Schnaudigel habe er gerade vereinbart, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, den Beschlussvorschlag in einem Schreiben an die Abgeordneten verständlich umzusetzen. Seines Erachtens müsste es jedoch in Beschlussziffer 1.1.1 heißen, dass nach Messungen im Rahmen von Schienenschleifarbeiten der Lärm von Schienenfahrzeugen gemindert sein müsste.

Prof. Dr. Hecht stellt klar, dass diese Annahme zutrefte, wenn man Riffel wegschleife, nicht jedoch, wenn man Risse wegschleife. Wahrscheinlich sollte jedoch eine Formulierung für beide Fälle gefunden werden.

VM Prof. Dr. Dr. Essmann möchte wissen, wie man sich die praktische Umsetzung der Beschlussziffer 1.3, d.h. die Einbringung der gewonnenen Erkenntnisse in die bundespolitische Diskussion vorstelle und ob es nicht bereits Alltagsgeschäft sei, wenn man die Beschlussziffern 1.1 bis 1.2 beschließe, diese in allen Ebenen umzusetzen.

Wie man der Sitzungsvorlage entnehmen könne, denke man unter anderem darüber nach, so **Verbandsvorsitzender Neideck**, einen dritter Schienenlärmkongress auszurichten, um das Thema zu transportieren. Ferner könne man sich vorstellen, das Thema bei den Spitzenverbänden, beispielsweise dem Deutschen Städtetag, Landkreistag oder bei parlamentarischen Abenden einzubringen. Beschlussziffer 1.3 sollte deshalb im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung der Planungsausschüsse beschlossen werden.

Es sei gut, dass man sich heute mit dieser Thematik auseinandersetze, so **VM Dr. Jung**. In der Region Mittlerer Oberrhein gebe es eine ähnliche Problematik, da der gesamte Verkehr über Altstrecken, grob skizziert „Mannheim – Karlsruhe“, „Graben-Neudorf – Bruchsal“, „Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe“, sowie weitere Stichstrecken abgewickelt werde. Aktuell seien von der DB kurzfristig Neubaumaßnahmen angekündigt worden und mithin stelle sich die Frage, wie man sich jetzt verhalten solle. Er habe dies neulich bereits mit Herrn Hantel von der DB besprochen und dabei die Vermutung geäußert, dass die DB nicht zugebe, dass die Neubaumaßnahmen vor allem wegen der höheren Frequenz der Güterzüge erfolge. Ihm sei gesagt worden, dass die DB die Möglichkeit habe so viele Züge wie möglich fahren zu lassen, da es sich um Altstrecken handle. Dies

sei durchaus ein Problem, weil die Neubaumaßnahmen an sich – wenn man sich einig sei – vielleicht in 20 Jahren umgesetzt seien. Bis dahin habe man immer das Problem, dass alle zusätzlichen Leistungen über die Altstrecken abgewickelt werden. Man sehe bereits heute angesichts eines Unfalls in Wörth mit einem Containerzug, dass Ausweichstrecken und Überholgleise in diesem Bereich fehlen. Ihn interessiere daher die Meinung von Prof. Dr. Hecht, wie man sich hier verhalten solle. Außerdem habe man das Problem, dass die Züge aus Neu- und Altwagen gemischt zusammengestellt würden. Nach den von Prof. Dr. Hecht gemachten Ausführungen führe dies dazu, dass die Maßnahmen der DB lärmtechnisch nicht durchschlagen. Es habe eine Anfrage von der Bundestagsfraktion der Grünen gegeben. Die Bundesregierung habe daraufhin erklärt, dass von den 170.000 DB-Cargowagen nur 25 % umgerüstet seien. Die Zahlen die Prof. Dr. Hecht genannt habe, stamme von den privaten Bahnbetreibern in Deutschland. Wenn er dies richtig sehe, seien nur ca. 40.000 von den 170.000 Wagen der DB umgerüstet. Und auch dies bringe nichts, wenn die Schienen nicht richtig geschliffen seien. Für die Region Mittlerer Oberrhein – genauso wie für andere Regionen – bedeute dies, dass man auf den Altstrecken diese Problematik genauso habe.

Selbst wenn der heutige Beschluss so umgesetzt werde, so **Prof. Dr. Hecht**, sei das Bahnlärmproblem noch nicht erledigt. Es mache jedoch keinen Sinn, zu viele Aspekte aufzunehmen. Die Ausführungen von VM Jung seien richtig. Man könne jedoch nicht von heute auf morgen alle Wagen umrüsten, sondern müsse dies in einer Zeitschiene machen. Es sei richtig, dass von den heute vorhandenen DB-Wagen noch keine 50 % umgerüstet seien, vielmehr habe die DB einen Trick angewandt und die Wagen, die sie innerhalb der nächsten fünf Jahre verschrotten wollte, herausgenommen. Vor einem Dreivierteljahr habe die Lage noch schlimmer ausgesehen. Seinerzeit habe die DB noch alles „aussitzen“ wollen. Die Schienen müssten jedoch auch glatt sein. Ein Reisezug sei ebenfalls 10 db(A) lauter, wenn er auf einer rauen Schiene fahre. Es gehe hier nicht nur um Güterzüge. Das Verkehrsministerium sei im Moment nicht bereit, etwas anderes als die Umrüstung auf Verbundsohlen zu forcieren bzw. das Thema „Monitoring-Stationen“ anzugehen. Zu weiteren Maßnahmen sei es derzeit nicht bereit. Deshalb mache es Sinn, den Fokus hierauf zu legen. Aus seiner Sicht komme zu einem späteren Zeitpunkt dann auch noch hinzu, die Lokomotiven leiser zu machen. Diese Forderung sollte man jedoch derzeit sinnvollerweise zurückstellen, um das Ganze nicht zu überfrachten.

Beschluss der Planungsausschüsse

1.1 In Kenntnis der vorgestellten Studienergebnisse fordern die Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Mittlerer Oberrhein

.1 die DB auf, in der Nähe von bewohnten Streckenabschnitten bei Schienenbearbeitung unmittelbar nach Beendigung der Arbeiten eine Oberflächenqualität der Schiene zu erreichen und nachzuweisen, die den Lärm von Schienenfahrzeugen nicht erhöht und somit die Anwohner von Eisenbahnstrecken nicht durch – vermeidbaren – erhöhten Lärm belästigt.

.2 die DB auf, bei Nichteinhaltung der geforderten Oberflächengüte durch unmittelbare Nachbearbeitung und Nachprüfung die unter Ziff. 1 spezifizierte Qualität zu erreichen.

.3 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf, die derzeit geltende „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II)“ mit der DB für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz um akustisch relevante und zielführende Qualitätskriterien zu ergänzen.

1.2 Die Voten zu Ziff. 1.1.1 und 1.1.2 richten sich an die DB Netz AG, zu Ziff. 1.1.3 an den Bundesverkehrsminister. Die Regionen Südlicher Oberrhein und Mittlerer Oberrhein bitten alle MdB's und MdL's ihrer Regionen sowie die Landesregierung, diese Voten mit Nachdruck gegenüber dem Bundesverkehrsminister sowie der DB AG zu unterstützen.

1.3 Die Planungsausschüsse der Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Mittlerer Oberrhein bitten die Verbandsvorsitzenden, die gewonnenen Erkenntnisse in die bundespolitische Diskussion um die weitere Reduktion des Schienenverkehrslärms einzubringen.

(einstimmiger Beschluss)

Beglaubigte Abschrift:

Freiburg, den 20.02.2017

gez. Unterschrift

.....
Unterschrift/Siegel

II. z.d.A.