

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/2285

Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den Vorsitzenden
des Wirtschaftsausschuss
des Schleswig-Holsteinischer Landtages
Herrn Bernd Schröder, MdL
Landeshaus
24171 Kiel

15. April 2011

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 31. März 2011 mit der Bitte um schriftliche Stellungnahme zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP zum Lärmschutz im Schienenverkehr. Ich möchte dazu auf meine Landtagsrede vom 24. Februar 2011 verweisen und folgende Aussagen hervorheben:

1. Die schleswig-holsteinische Landesregierung verfolgt das **verkehrspolitische Ziel**, unter Berücksichtigung künftig strenger zu fassender Lärmschutzaufgaben möglichst große Anteile des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene abzuwickeln.
2. Die Grundannahme des heutigen **Schienenbonus**, wonach Bahnlärm im Vergleich zu anderen Lärmquellen als weniger belastend empfunden wird, ist nicht mehr zeitgemäß.
3. Die **Akzeptanz für Güterzüge** ist zunehmend von wirksamen Lärmschutzmaßnahmen abhängig. Diese betreffen die Schaffung von Anreizen zur Umrüstung der Fahrzeugflotte bei den Eisenbahnunternehmen (z.B. durch lärmabhängige Trassenpreise), die Einführung lärmreduzierter Waggons (z.B. durch Einführung lärmarmere Bremstechniken) oder die Einführung stadtbildverträglicher passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. niedrige Lärmschutzwände).
4. Die Schaffung und Anwendung entsprechender wettbewerblicher Rahmenbedingungen haben im **Schienenpersonen(nah)verkehr** bereits zu einer deutlichen Steigerung des Marktanteils der Eisenbahn geführt. Moderne Fahrzeuge entsprechen bereits den gesetzlichen Lärmschutzstandards oder unterbieten sie deutlich.
5. Im Bereich des in Schleswig-Holstein noch von Transitleistungen dominierten **Schiengüterverkehrs** verfolgt die Europäische Union das Ziel, dessen Wettbewerbsfähigkeit durch Abbau von Nachteilen gegenüber dem Straßengüterverkehr zu erhöhen. Hierzu gehört die Verbesserung der sogenannten Interoperabilität, die durch Maßnahmen wie die Einführung eines einheitlichen europäischen Lokführerscheins oder bestimmte Vorrangregelungen für grenzüberschreitende Verkehre erreicht werden soll. Schleswig-Holstein unterstützt dieses Ziel grundsätzlich unter den Bedingungen, dass

5. Im Bereich des in Schleswig-Holstein noch von Transitleistungen dominierten **Schiengüterverkehrs** verfolgt die Europäische Union das Ziel, dessen Wettbewerbsfähigkeit durch Abbau von Nachteilen gegenüber dem Straßengüterverkehr zu erhöhen. Hierzu gehört die Verbesserung der sogenannten Interoperabilität, die durch Maßnahmen wie die Einführung eines einheitlichen europäischen Lokführerscheins oder bestimmte Vorrangregelungen für grenzüberschreitende Verkehre erreicht werden soll. Schleswig-Holstein unterstützt dieses Ziel grundsätzlich unter den Bedingungen, dass Personenverkehrstakte erhalten bleiben und gesetzliche Lärmschutzanforderungen erfüllt werden.

Anmerkung: In Schleswig-Holstein findet Schienengüterverkehr schwerpunktmäßig auf den Korridoren der Jütlandlinie Hamburg – Flensburg (mit den besonders von Schienenlärm betroffenen, dichtbesiedelten Bereichen Halstenbek – Elmshorn und Rendsburg) sowie der Vogelfluglinie Hamburg – Lübeck (- Puttgarden) statt, für die Lärmschutzmaßnahmen aufgrund ihres Bestandsschutzes zurzeit nur freiwillig erfolgen. Hier müssen die Lärmschutzstandards im Rahmen anstehender Ausbaumaßnahmen (Hinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung, S-Bahn-Ausbau Hamburg – Bad Oldesloe) deutlich angehoben werden.

6. Im Bereich des **passiven Lärmschutzes** sorgen das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung in Verbindung mit zusätzlichen Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm für die Beschleunigung bei der Ausrüstung von Strecken und der Anliegerbebauung mit Lärmschutzwänden oder Lärmschutzfenstern.
7. Beim **aktiven Lärmschutz** macht der europaweite Einsatz von Waggons im Güterverkehr Maßnahmen an der Fahrzeugflotte – besonders die Umrüstung dieser Fahrzeuge auf lärmarme Bremstechniken – zu einer Herausforderung, die europaweit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen große finanzielle Anstrengungen abfordern wird. Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise stellt dabei ein Instrument zur Nachfragesteuerung dar, das im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung Anreize zur beschleunigten Umrüstung der Fahrzeugflotte geben soll, nicht aber dazu führen darf, Lärmreduzierung auf der Schiene aufgrund von Wettbewerbsnachteilen durch Rückverlagerung von Gütertransporten auf den LKW zu erkaufen.
8. Um zu verhindern, dass Erfolge bei der **Umrüstung der Fahrzeugflotte** im realen Zugverband durch einzelne, nicht umgerüstete Waggons gefährdet sind und dadurch das gesamte Anreizsystem untergraben wird, bedarf es zusätzlicher **logistischer Begleitmaßnahmen** wie z.B. der Einrichtung GPS-gestützter Wagenkataster bei den Infrastrukturbetreibern bzw. Verkehrsunternehmen. Auf deren Grundlage können Zugverbände nach Lärmschutzgesichtspunkten gebildet und somit lärmabhängige Trassenpreise sinnvoll angewendet werden.

Mit freundlichen Grüßen


Jost de Jager