

Der Vorsitzende, Abg. Steiner (Rhein-Sieg-Kreis), begrüßte zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Kirchhoff von der Bürgerinitiative „BIN gegen Bahnlärm“ sowie die Vertreter der DB Netz AG, Herrn Koch und Herrn Sickmann. Zur Einführung bat er Herrn Kirchhoff um sein Impuls-Statement.

Die Präsentation ist als **Anlage 2** der Niederschrift beigefügt.

Abg. Neuber (Ausschuss für regionale Wirtschafts- und Strukturförderung des Rhein-Sieg-Kreises) dankte für den sachlichen Vortrag. Während der Bahnlärm in früheren Zeiten gar nicht so wahr genommen worden sei, rücke dieses Thema jetzt immer mehr in den Vordergrund. Er sei die Rheinstrecke bis Rüdesheim abgefahren, habe an unterschiedlichen Streckenabschnitten Station gemacht und dabei festgestellt, dass der Lärm der vorbeifahrenden Züge tatsächlich unerträglich sei. Er wünsche sich, dass sich der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn genauso solidarisch mit der betroffenen Bevölkerung erklären. Die Politiker sollten sich dieses Themas annehmen und die Initiative nachhaltig unterstützen.

Abg. Metz (Planungs- und Verkehrsausschuss Rhein-Sieg-Kreis) bestätigte, Lärm mache krank und zwar unabhängig davon, ob es sich um Flug-, Auto- oder Bahnlärm handele. In einer Gesellschaft, die - gewollt - immer mobiler werde, müsse gleichzeitig darauf geachtet werden, dass dies nicht immer mehr Nachteile mit sich bringe. Das Wesentliche im Bereich Lärm und Verkehr sei, dass es im Prinzip nur bei Neubauten zu positiven Änderungen komme, weil hier inzwischen sehr hohe Standards angelegt werden. Anders sei dies bei dem Versuch Lärminderungsmaßnahmen am Bestand durchzusetzen. Beim Ausbau eines Fahrstreifens mit Standstreifen bestehe z.B. ein Anspruch auf Lärmschutz, die Freigabe eines Standstreifens rechtfertige dagegen noch lange keine Lärmschutzmaßnahmen. Nach neuen Erkenntnissen in der Lärmwirkungsforschung sei Lärm während des Schlafens auch dann gesundheitsbeeinträchtigend, wenn man nicht aufwache, weil es eine Störung des Schlafs sei, Stresshormone ausgeschüttet werden usw. Insofern müsse Lärmschutz am Bestand zu einer zentralen Forderung erhoben werden. Alle Ausschuss-Mitglieder seien auch Mitglieder von Parteien, die im Bundes- und Landtag vertreten seien. Deshalb könne man auch mit dazu beitragen, dass es hier zu einem Umdenken komme.

Abg. Krauß (Planungs- und Verkehrsausschuss Rhein-Sieg-Kreis) dankte Herrn Kirchhoff für die sachliche Sensibilisierung zu diesem Thema. Klar sei aber auch, dass die Einflussmöglichkeiten dieses Gremiums begrenzt sind. Hier gehe es in 1. Linie um europäische Güterverkehrskorridore. Die Europäische Union habe das Rheintal als bevorzugten Korridor festgelegt, wodurch folgende Schwierigkeiten entstehen:

- a) höhere Lärmfrequenzen
- b) höhere Auslastung
- c) größere Schwierigkeiten bei der Bewältigung des Personenverkehrs

Ein Tempolimit sei nach seiner Auffassung unrealistisch. Maßnahmen zur Lärminderung sollten eher am Wagenmaterial ansetzen. Hierfür brauche man europäische Vorgaben.

Der stellvertr. Vorsitzende, Stv. Esser (Planungsausschuss Stadt Bonn) machte noch einmal deutlich, aus seiner Sicht seien zur Lärminderung im Wesentlichen drei Dinge erforderlich:

- Europaweite, möglichst schnelle Umrüstung der Bremsen
- Errichtung von Schallschutzwänden
- Sofortige Planung von Neubau- und Ersatzstrecken

Alle seien aufgefordert, sich hierfür einzusetzen, in erster Linie natürlich Land und Bund.

SkB Schlömer (Planungs- und Verkehrsausschuss Rhein-Sieg-Kreis) wies auf eine vom Umweltbundesamt im Jahre 2010 veröffentlichte Studie zum „Schienennetz 2025/2030“ hin. Darin gehe es um eine Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in

Deutschland. Klar sei, bis 2025/2030 werde es eine Steigerung des Schienengüterverkehrs geben. Die Prognose gehe von einer Steigerung von 70 % bei allen Verkehrsträgern aus. Für die Bahn sehe die Studie die Notwendigkeit einer Kapazitätssteigerung von 100 %. Das bedeute natürlich auch mehr Lärmaufkommen. Dennoch warne er davor, den Güterverkehr wieder mehr auf die Straße verlagern zu wollen. Zur Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrs werde man alle Verkehrssysteme brauchen. Insofern sei auch ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur erforderlich - insbesondere auf der Nord-Süd-Verbindung, um den Weitertransport der auf dem Seeweg ankommenden Güter sicherzustellen. Die Siegstrecke sei als Alternativstrecke nicht geeignet, weil sie zum Teil eingleisige Streckenabschnitte und ebenso entsprechende Tunnelanlagen beinhalte. Darüber hinaus sei die Steigung auf dieser Strecke zu groß, um eine normale Tonnenauslastung erreichen zu können. Ein Tempolimit sowie ein Nachtfahrverbot für Güterzüge mit Grauguss-Bremsen halte er ebenfalls nicht für eine realistische Lösung des Lärmproblems. Dies führe nur zu einer noch größeren Verstopfung der Strecken. Die Züge auf 1500 m zu verlängern, sei auch nicht sinnvoll, da dann auch gleichzeitig die Blockabstände auf allen Güterbahnhöfen geändert werden müssten.

Herr Kirchhoff wies abschließend darauf hin, die von Herrn SkB Schlömer erwähnte Studie habe er auch in seiner Präsentation genannt (s. Anlage 2, S. 33). Die Idee der Zugverlängerung sei in einem Konsenspapier der Transportunternehmen und der DB AG enthalten.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner (Rhein-Sieg-Kreis), dankte Herrn Kirchhoff für sein Impuls-Statement und gab anschließend Herrn Koch von der DB Netz AG die Möglichkeit, die wichtigsten von der Bahn bereits umgesetzten und noch geplanten Lärminderungsmaßnahmen zu erläutern.

Die Präsentation sowie ein Artikel über ein Gespräch mit der Lärmschutzbeauftragten der Deutschen Bahn („DB macht Dampf beim Lärmschutz“) ist der Niederschrift als **Anlage 3 und 4** beigelegt.