

Beschluss

Bahnlärm reduzieren – Lärmschutzmaßnahmen zügig umsetzen!

I. Der Landtag stellt fest:

Die Belastungen durch Bahnlärm haben inzwischen nicht nur für die Anwohnerinnen und Anwohner im Mittelrheintal ein erträgliches Maß weit überschritten. Die Dauerbelastungen durch Verkehrslärm, dazu zählen auch die Beeinträchtigungen durch Straßen- und Fluglärm, führen vor allem zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und zur Einschränkung der Leistungsfähigkeit. Im UNESCO Welt-erbe Oberes Mittelrheintal kommen zu den Belastungen durch Lärm und Erschütterungen Einbußen in der Tourismuswirtschaft hinzu.

Mit einer Resolution vom 30. September 2013 äußern sich gemeinsam und geschlossen alle Kreise, Städte und Gemeinden des Mittelrheintals sowie die Verbände der Wirtschaft und eine Vielzahl von Nichtregierungsorganisationen zum Konsultationsverfahren der EU-Kommission „Railnoise 2013“ (Effective reduction of noise generated by rail freight wagons in the European Union) und fordern wirksame Maßnahmen gegen den Lärm.

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat sich wiederholt und teilweise parteiübergreifend für eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung eingesetzt. Inzwischen sind punktuelle Lärmsanierungsmaßnahmen im Lärmsanierungsprogramm des Bundes umgesetzt worden. Gleichzeitig bestehen hinsichtlich der Einführung leiser Bremsen und eines lärmabhängigen Trassenpreis-Systems noch Vollzugsdefizite durch die Deutsche Bahn AG und den Bund. Nach wie vor ist infolge einer zu geringen Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise der Anreiz für eine umfassende und zeitnahe Umrüstung zu gering.

Alternative Routenführungen für Güterzüge, etwa über die Bahnstrecke Köln/Hagen – Siegen – Frankfurt oder die Eifelbahn Köln – Gerolstein – Trier wurden ebenso zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet wie die Prüfung einer neuen Güterverkehrs-Achse entweder an der A 61 im Westen oder entlang der bestehenden DB-Schnellstrecke Köln – Frankfurt im Osten des Mittelrheins.

Die Schweiz hat mittlerweile verschärfte Lärmgrenzwerte für Bahnverkehre festgelegt, was de facto zu einem Verbot der herkömmlichen, lauten Bremssysteme (Graugussbremse) führen wird und unmittelbare Auswirkungen auf die internationalen Güterverkehre – unter anderem durch das Mittelrheintal – zur Folge hat. Das entsprechende Gesetz wird voraussichtlich im Januar 2014 in Kraft treten, nachdem bereits alle parlamentarischen Instanzen durchlaufen wurden.

Zu befürchten ist jedoch, dass nach Art. 4 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen die Frist zur Einführung von Emissionsgrenzwerten zum 1. Januar 2020 „aus wichtigen Gründen“ um zwei Jahre verschoben werden kann. Damit würde wertvolle Zeit im Engagement um eine Reduzierung des Bahnlärms verloren gehen.

II. Der Landtag begrüßt

- alle Anstrengungen der Landesregierung zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm;
- das Engagement der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner für einen deutlich verbesserten Lärmschutz;
- ausdrücklich die weitsichtige Initiative der Schweiz für einen verbesserten Lärmschutz an Verkehrsachsen.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf

- sich weiter entschlossen für einen verbesserten Lärmschutz an Verkehrsachsen einzusetzen und in den Ministerkonferenzen und im Bundesrat weitere Initiativen auf den Weg zu bringen, um
 - einheitliche Lärmschutzziele und Lärmobergrenzen gesetzlich zu verankern;
 - ein gesetzliches Lärmmonitoring zu erwirken, um die Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen sowie die weitere Lärmentwicklung zu überwachen und auch durch schadhafte Waggons verursachte extreme Einzelschallpegel zu erfassen;
 - die gesetzliche Grundlage für Betriebsbeschränkungen ab 2020 zu schaffen;
 - das Eisenbahn-Bundesamt durch eine Anordnungsbefugnis zum Schutz vor Lärm und Erschütterung in die Lage zu versetzen, als Überwachungsbehörde notwendige Lärmschutzmaßnahmen veranlassen zu können;
- Sofortmaßnahmen wie niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer und eine sofortige Umrüstung auf leise Bremsen gegenüber der Deutschen Bahn AG einzufordern;
- alternative Routenführungen, z. B. die Bahnlinie Köln/Hagen – Siegen – Frankfurt und die Eifelbahn Köln – Gerolstein – Trier, aber auch hinsichtlich grenzüberschreitender Verbindungen weiter zu forcieren;
- dem Bund gegenüber für die zügige Prüfung der Voraussetzungen für eine Neubaustrecke für Güterverkehre einzutreten;
- zur Entlastung der Schienenstrecke am Mittelrhein auch die Kapazitätserweiterung in der Binnenschifffahrt beim Bund einzufordern. Dazu gehören vor allem der Bau aller zweiten Schleusenkammern an den Moselschleusen zwischen Trier und Koblenz sowie die Vertiefung der Fahrrinnen auf dem Rhein zwischen Mainz und St. Goar und stromabwärts ab Koblenz.


Vorstehender Beschluss wurde vom Landtag in seiner 61. Sitzung am 12. Dezember 2013 gefasst.

Mainz, den 10. DEZ. 2013

gez. Joachim Mertes
Präsident des Landtags

Vorstehende Abschrift stimmt mit der Urschrift überein.

Mainz, den 10. DEZ. 2013


Ursula Molka
Direktorin beim Landtag