

1

1 Antrag A-6

2

3 zur Landesdelegiertenversammlung
4 am 12. Mai 2012 in Idar-Oberstein

5

6

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
RHEINLAND-PFALZ



7 AntragstellerInnen: Ulrike Höfken (KV Bitburg-Prüm), Tabea Rößner (KV Mainz), Jutta Blatz-
8 heim-Roegler (KV Bernkastel-Wittlich), Katrin Eder (KV Mainz), Daniel Köbler (KV Mainz),
9 Britta Steck (KV Bernkastel-Wittlich), Thomas Petry (KV Birkenfeld), Sibylle Wiesemann (KV
10 Kaiserslautern-Stadt), Karl-Wilhelm Koch (KV Vulkaneifel), Leo Neydeck (KV Rhein-Lahn),
11 Uwe Andretta (KV Bernkastel-Wittlich), Susanne Schöer (KV Landau), Klaus Meurer (KV
12 Mayen-Koblenz), Annelie Scharfenstein (KV Westerwald), Daniel Weydert (KV Bernkas-
13 tel-Wittlich), Elisabeth Bröskamp (KV Neuwied), Volker Krebs (KV Koblenz), Ulrich Bock (KV
14 Ahrweiler), Bärbel Anton (KV Bernkastel-Wittlich), Dieter Netter (KV Ludwigshafen);

15

16

17 **Schutz vor Verkehrslärm voranbringen**

18 In den letzten Jahrzehnten ist Lärm zu einer großen Belastung für viele Menschen in
19 Rheinland-Pfalz geworden. Vor allem der zunehmende Krafffahrzeugverkehr, Schie-
20 nengüterverkehr und der steigende Flugverkehr über Rheinhessen und im Umkreis
21 der Regionalflug- sowie der Militärflughäfen ist für viele Menschen kaum noch zu er-
22 tragen. Alleine 420.000 Menschen im Rhein-Main-Gebiet leiden unter dem Ausbau
23 des Frankfurter Flughafens, für den die hessische Landesregierung unter dem dama-
24 ligen Ministerpräsidenten Koch einen Planfeststellungsbeschluss genehmigt hat, der
25 ab 2020 700.000 Flugbewegungen im Jahr ermöglicht.

26 Lärm wirkt sich nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen massiv auf die
27 menschliche Gesundheit aus. Die breite Palette negativer Wirkungen reicht von
28 Kommunikationsstörungen, Konzentrations- und Lernbeeinträchtigungen sowie
29 Schlafstörungen bis hin zu eindeutig gesundheitlichen Risiken. In einer Verkehrs-
30 lärmstudie wurde festgestellt, dass in einem stark durch Verkehrslärm belasteten Ge-
31 biet (Schalldruckpegel 66 - 73 dB(A)) die Zahl derjenigen, die aufgrund von Bluthoch-
32 druck ärztlich behandelt werden mussten, gegenüber einem ruhigen Vergleichsge-
33 biet mit ähnlicher Bewohnerstruktur und einer Lärmbelastung von 50 dB(A) um 50%
34 höher liegt. Allein die Kosten für die Behandlung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen
35 um den Flughafen Frankfurt schätzt das Umweltbundesamt (UBA) auf 400 Millionen
36 Euro in zehn Jahren. Diese Zahlen belegen: Lärm macht krank.

37 Der Bahnlärmindex für das Mittelrheintal, den das rheinland-pfälzische und hessi-
38 sche Umweltministerium erstellt haben, zeigt deutlich eine erhebliche Belastung der
39 Bevölkerung im Mittelrheintal durch Schienenverkehrslärm. Das Ziel des Nationalen
40 Verkehrslärmschutzpaketes, den Lärm mindestens zu halbieren, ist bei weitem noch
41 nicht erreicht. Allein auf der rechtsrheinischen Strecke verursachen pro Nacht mehr
42 als 120 Güterzüge Spitzenpegel von über 100 dB(A).

43 Die WHO hat im Auftrag der Europäischen Kommission im Jahr 2009 den aktuellen
44 Wissensstand zum Thema Lärm und Schlafstörungen zusammengetragen und dar-
45 aus die „Night Noise Guidelines (NNGL) for Europe“ entwickelt. Demnach sollte der
46 nächtliche Mittelungspegel außerhalb der Wohnungen von 45 dB(A) auf 40 dB(A) ge-
47 senkt werden. Diese Werte sollten im Hinblick auf den Gesundheitsschutz nicht über-

48 schritten werden und auf allen politischen Ebenen als Richtschnur gelten. Werte von
49 über 55 dB(A) werden als äußerst gefährlich für den Menschen angesehen. Nach
50 Berechnungen des UBA ist für einen gesunden Schlaf ein Nachtflugverbot von 22.00
51 bis 6.00 Uhr erforderlich. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 4. April
52 2012, dass ein Flugverbot von 23.00 – 5.00 Uhr festgelegt hat, ist damit ein wichtiger
53 Schritt, aber nicht ausreichend.

54 Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt nachdrücklich den Kampf der Bürgerinitiativen
55 und der betroffenen Kommunen in Rheinhessen gegen den Lärm durch den Flugha-
56 fen Frankfurt , z.B. durch die Finanzierung von Fluglärmmessstationen, damit die
57 Geschädigten über eine geeignete Datengrundlage verfügen.

58 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinland-Pfalz stehen für einen Lärmschutz, der an
59 den Ursachen ansetzt. Deshalb muss die Verkehrsvermeidung an oberster Stelle
60 stehen. Externe Kosten sollen möglichst vom Verursacher getragen werden, dazu
61 gehört zum Beispiel eine Besteuerung von Kerosin. An zweiter Stelle nach der Ver-
62 kehrsvermeidung steht die Verkehrsverlagerung auf lärmarme Verkehrsträger. Den-
63 noch ist eine Ausweitung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen bei den
64 verschiedenen Verkehrsträgern dringend nötig. Deshalb fordern wir:

65

66 **Lärmschutz Verkehrsträger-übergreifend konzipieren**

67 - Wir fordern, dass die Grenzwerte der Night Noise Guidelines (NNGL) bei der
68 Fortschreibung der EU-Umgebungslärmrichtlinie angewendet werden. Erst da-
69 mit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Möglichkeiten moderner Lärm-
70 schutztechnik konsequent und verkehrsträgerübergreifend auszuschöpfen und
71 den für Lärmschutzmaßnahmen vor Ort verantwortlichen Behörden die notwen-
72 digen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

73 - Die Grundlage für die Lärmberechnung muss die tatsächliche Belastung wirk-
74 lichkeitsnäher abbilden. Das System aus Mittelungspegeln muss überarbeitet
75 werden, da bei Flug- und Bahnlärm Mittelungspegel die Belastung aus Einzel-
76 schallereignissen nicht widerspiegeln.

77 - Auf Bundesebene fordern wir ein Verkehrslärmschutzgesetz, das Lärmquellen-
78 übergreifend Standards setzt. Alle zentralen Bestimmungen zum Schutz vor
79 Verkehrslärm sollen bürgerfreundlich in einem einzigen Gesetz zusammenge-
80 fasst werden. Dabei sind alle Lärmquellen vergleichbar zu behandeln und die
81 Lärmschutzmaßnahmen auf den Gesamtlärm abzustellen. Die Festsetzung von
82 Lärmobergrenzen muss zentraler Bestandteil sein.

83

84 **Regionen entlasten – Fluglärm mindern**

85 - Wir brauchen bundesweite Regelungen für den Fluglärm, die das Schutzbe-
86 dürfnis der Menschen als vorrangiges Ziel einstufen. Dazu gehören Lärm-
87 berggrenzen und gesetzliche Grundlagen für Nachtflugverbote und -begren-
88 zungen zwischen 22 und 6 Uhr. Das Recht auf Nachtruhe ist unteilbar, daher
89 brauchen wir eine bundeseinheitliche Regelung für alle Flughäfen, dies be-
90 trifft auch die Regionalflughäfen

- 91 - Wir unterstützen die Initiativen der Landesregierung, den Vorschlag der Euro-
92 päischen Kommission für die EU-Verordnung „Regelungen und Verfahren
93 für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen in Europa“ in die-
94 ser Form abzulehnen und zu überarbeiten. Nach diesem Verordnungsentwurf
95 soll es in das Ermessen der EU-Kommission gestellt werden, Betriebszeitbe-
96 schränkungen, also auch Ruhezeiten, aufzuheben, wenn sie den freien Wett-
97 bewerb und die Vernetzung der internationalen Flughäfen untereinander be-
98 einträchtigen. Die EU erwägt letztendlich sogar den Eingriff in nationalstaatli-
99 che Gesetzgebungen, um die Interessen der Verkehrsflughäfen und der Wirt-
100 schaft einseitig zu unterstützen. Damit würde die gleichzeitig diskutierte EU-
101 Umgebungslärmrichtlinie konterkariert.
- 102 - Die Bundesregierung soll sich auf europäischer Ebene klar auf die Seite der
103 Bürgerinnen und Bürger stellen und eine grundsätzliche Überarbeitung des
104 Verordnungsentwurfs durchsetzen. Die Begründung soll sich nicht nur auf
105 das Subsidiaritätsprinzip, sondern auch auf die inhaltliche Ausrichtung stüt-
106 zen.
- 107 - Wir fordern eine konsistente Haltung der EU für Fluglärmschutz. Die EU soll
108 verbindliche EU-weit gültige Dezibel-Höchstwerte nach den Vorgaben des
109 NNGL festsetzen.
- 110 - Wir wenden uns entschieden gegen einen weiteren Ausbau des Frankfurter
111 Flughafens und damit gegen den Neubau des Terminals 3.
- 112 - Der Lärmschutz muss bei dem Betrieb der Flughäfen eine stärkere Gewich-
113 tung bekommen. Dafür muss die Bundesregierung die gesetzlichen Grundla-
114 gen schaffen und mit der Flugsicherung einen leiseren Flugbetrieb umsetzen,
115 auch wenn dies aufwändiger ist. Eine Überprüfung der neuen Flugrouten am
116 Frankfurter Flughafen ist notwendig. Sensible Nutzungen wie insbesondere
117 Krankenhäuser sollen nicht direkt überflogen werden.
- 118 - Ein wirkungsvoller Lärmschutz muss an dem Grundkonflikt ansetzen: Der ho-
119 hen, weiterhin zunehmenden Anzahl an Flugbewegungen. Deshalb fordern
120 wir eine Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen. Wir unterstützen die
121 GRÜNEN aus Hessen in ihrer Forderung nach einem „Deckel“ für die Zahl
122 der Flüge.

123

124 **Pro Bahn - Contra Bahnlärm**

- 125 - Wir begrüßen die vom Land Rheinland-Pfalz im Bundesrat eingebrachten Ge-
126 setzesänderungen, in denen die Deutsche Bahn AG künftig verpflichtet ist,
127 bei der kommunalen Lärmaktionsplanung mitzuwirken und die Daten kosten-
128 los zur Verfügung zu stellen, die für eine Kartographie des Bahnlärms erfor-
129 derlich sind.
- 130 - Wir fordern die Bundesregierung auf, den nötigen Rechtsrahmen zu schaffen,
131 damit das Eisenbahn-Bundesamt gegenüber der Deutschen Bahn AG Anord-
132 nungen zum Schutz der Umwelt treffen kann.

- 133 - Kurzfristig fordern wir in besonders belasteten Gebieten wie dem Mittelrhein-
 134 tal eine sofortige innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 70
 135 km/h. Die Leistungsfähigkeit des DB-Fernzugverkehrs (linksrheinisch) darf
 136 von dieser Maßnahme nicht beeinträchtigt werden; die Erfordernisse des
 137 Schienenpersonennahverkehrs sind zu berücksichtigen.
- 138 - Wir fordern die Bundesregierung auf, endlich Gesetzesinitiativen auf den
 139 Weg zu bringen, die seit Jahren in der Warteschleife stehen. Der Ankündi-
 140 gung, den Schienenbonus abzuschaffen, müssen endlich Taten folgen. Eben-
 141 so dringend ist ein effektives lärmabhängiges Trassenpreissystem. Ein ehr-
 142 geiziges Umrüstprogramm für laute Güterwaggons muss in den nächsten
 143 Jahren den Austausch von Grauguss- in lärmarme Bremsen beschleunigen.
 144 Solange die preisgünstigeren LL-Sohlen nicht zugelassen sind, müssen die
 145 K-Sohlen eingesetzt werden.
- 146 - Wir dringen auf ein Durchfahrtsverbot für laute Zügen im Mittelrheintal ab
 147 2020.
- 148 - Das stark belastete Mittelrheintal wird in den nächsten Jahren wegen der Fer-
 149 tigung des Frachtkorridors Rotterdam – Genua noch stärker frequentiert.
 150 Um es langfristig zu entlasten, ist eine Prüfung alternativer Trassenvarianten
 151 unter Berücksichtigung vorhandener Streckenführungen und der Anmeldung
 152 einer Neutrassierung gegenüber dem Bund umgehend einzuleiten.

153

154 **Lärmteppich Straßenverkehr - in der Fläche entlasten**

- 155 - BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen auf eine Verkehrsplanung, die den Um-
 156 weltverbund, also FußgängerInnen, Fahrradfahrer und die NutzerInnen des
 157 Öffentlichen Verkehrs, fördert und parallel den motorisierten Individualverkehr
 158 restriktiv behandelt. Wir fordern die Förderung des Fahrradverkehrs auch im
 159 Alltagsverkehr. Für einen umwelt- und nutzerfreundlichen Verkehr müssen
 160 gerade die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern optimiert wer-
 161 den. Dafür müssen geeignete Verknüpfungspunkte wie „Bike and Ride“ oder
 162 Ausleihsysteme weiterhin ausgebaut werden.
- 163 - Aus Lärm- und Umweltschutzgründen fordern wir eine Geschwindigkeitsbe-
 164 grenzung auf 120 km/h auf Autobahnen, bei sensiblen Nutzungen darunter.
 165 Solche verkehrsorganisatorische Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sollen
 166 auch unter einer Minderung von 3 dbA zum Einsatz kommen können. Insbe-
 167 sondere Geschwindigkeitsbegrenzungen für den LKW-Verkehr bringen Ent-
 168 lastungen. Innerorts soll außer auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 die Re-
 169 gel sein.
- 170 - Wir begrüßen den längst überfälligen Entwurf der EU-Kommission
 171 (2011/0409), den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen zu senken. Die Grenz-
 172 werte müssen jedoch schneller und stärker abgesenkt werden als geplant,
 173 gerade bei den LKW, die für die Hälfte des Straßenverkehrslärms verantwort-
 174 lich sind.

175 - Die Lkw-Maut muss auf 45 Cent/Kilometer für alle Transporter-Größen auf al-
176 len Fernstraßen erhöht werden, um Schwerlastverkehr zu verlagern und zu
177 vermeiden.

178 - Bei Sanierung oder Neubau soll das Land Rheinland-Pfalz Lärm-arme Stra-
179 ßenoberflächen wie z.B. offenporige Asphaltdeckschichten auf Schnellstraßen
180 verwenden. Eine Reduzierung bis zu 5 dB(A) ist damit möglich.

181 - Wir fordern, dass die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen stür-
182 ker kontrolliert wird. Um EU-Lärmgrenzwerte überprüfen zu können, muss die
183 Polizei ausreichend mit Schallpegel-Messgeräten ausgestattet sein.

184 - Wir begrüßen ausdrücklich, dass sich Rheinland-Pfalz gemeinsam mit acht
185 weiteren Bundesländern gegen Feldversuche mit sogenannten „Gigalinern“
186 ausgesprochen hat. Diese Riesen-LKW führen letztlich – entgegen der Be-
187 hauptung der Befürworter – zu einem größerem Verkehrsaufkommen und
188 mehr Straßenlärm, da sie durch ihre größeren Ladekapazitäten den Trans-
189 port auf der Straße verbilligen. Anstatt den umweltfreundlicheren Schienen-
190 güterverkehr zu stärken, fördert die Bundesregierung einseitig den LKW-Ver-
191 kehr.

192 - Ein Umdenken ist erforderlich: Die Zeichen der Zeit stehen nicht mehr auf Be-
193 beschleunigung sondern auf Entschleunigung. Statt in Straßenneubauvorhaben
194 zu investieren, muss die Landesregierung den Erhalt des Straßennetzes si-
195 chern. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung stehen für
196 BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN an erster Stelle.

197

198 **Begründung:**

199 Begründung erfolgt mündlich