

DIE MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

15. März 2013

Herrn  
Dr. Volker Wissing, MdB  
Stellvertretender Vorsitzender  
der FDP-Bundestagsfraktion  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

vielen Dank für die Zusendung der Stellungnahme zur Lärmbelastung durch den Schienenverkehr, die Ihnen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zugeleitet wurde.

Der vom Schienenverkehr ausgehende Lärm muss dringend reduziert werden. Im rheinland-pfälzischen Landtag wurden dazu bereits mehrfach einstimmige Beschlüsse gefasst.

Lärmverminderung durch den Einsatz leiserer Fahrzeuge ist eine besonders effiziente Art, den Schienenlärm mittelfristig deutlich abzusenken. Die Landesregierung verfolgt seit Jahren das Ziel der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, um so die Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen anzuregen.

Die Landesregierung hat erhebliche Zweifel, ob das von Bund und DB AG jetzt eingeführte System zum Erfolg führt. Den Eisenbahnunternehmen und Haltern von Güterwagen entsteht daraus gegenüber einer weiteren Nutzung der herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen kein Vorteil. Daher ist nur von einer sehr begrenzten Umrüstung auszugehen. Dies gilt auch dann, wenn die erhoffte Zulassung der kostengünstigen LL-Bremssohlen endlich vorliegt. Aus Sicht der Landesregierung wird die von der Bundesregierung angekündigte Minderung des Schallpegels von bis zu 10 dB(A) nicht eintreten, wenn nicht schnellstmöglich eine stärkere Spreizung bei dem lärmabhängigen Trassenpreissystem vorgenommen wird.

Ich halte es für unbedingt erforderlich, auch Anreize für darüber hinausgehende Lärminderungen an den Fahrzeugen zu setzen, denn eine Pegelverminderung von bis zu 10 dB(A) würde im Mittelrheintal keineswegs ausreichen, um eine erträgliche Situation herzustellen. Die Menschen in der Region Mittelrhein brauchen eine realistische und zeltnahe Perspektive für eine massive Lärminderung. Nach dem Stand der Technik wäre es durchaus möglich und verhältnismäßig, den Lärm an den Fahrzeugen weiter zu mindern.

Die Abschaffung des Schienenbonus erst 2020 ist ein weiterer Punkt, der das unbefriedigende Vorgehen der Bundesregierung dokumentiert. Angesichts der enormen volkswirtschaftlichen Schäden, besonders der Gesundheitsbeeinträchtigungen, die der Schienenlärm verursacht, bedarf es eines sofort wirksamen Handelns des Staates, welches auch die Bestandsstrecken einschließt.

Sehr geehrter Herr Dr. Wissing, die bisherigen Bemühungen der verschiedenen Bundesregierungen für eine Verminderung des Lärms im Mittelrheintal werden von der rheinland-pfälzischen Landesregierung durchaus gesehen und anerkannt. Sie haben sich jedoch bisher als unzureichend erwiesen. Die jetzt im Rahmen des Beirats "Leiseres Mittelrheintal" erkennbar eingeschlagene Strategie, die Länder zur Mitfinanzierung an Lärmsanierungsmaßnahmen zu gewinnen, weise ich zurück. Seit der Bahnreform ist das Betreiben von Eisenbahnen eine gewerbliche Betätigung. Entsprechend tritt die DB AG in der Öffentlichkeit auf. Wie andere Gewerbebezüge sollte auch die Bahn künftig einen stärkeren eigenen Beitrag dazu leisten, die von ihr verursachten negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschen zu vermeiden oder angemessen zu reduzieren. Sollte ihr das aus eigener Kraft nicht gelingen, so wäre nach der grundgesetzlich festgelegten Verantwortungszuweisung ausschließlich der Bund zuständig, für die Auswirkungen der Betätigung seines Unternehmens einzutreten.

Ich hoffe, dass es parteiübergreifend gemeinsam möglich ist, die notwendigen Fortschritte bei der Verminderung des Bahnlärms bald zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Aure He. Dreyer