

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

29. November 2012

An die  
rheinland-pfälzischen Abgeordneten  
des Deutschen Bundestages

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

der von einem breiten politischen Konsens getragene Kampf gegen Bahnlärm steht vor entscheidenden Weichenstellungen.

Im Deutschen Bundestag stehen dazu Anträge der Regierungsparteien und der Opposition zur Beschlussfassung an. Sie betreffen im Wesentlichen die seit Jahren diskutierten und geprüften Kernthemen. Das ist die Einführung wirksamer lärmabhängiger Trassenpreise, damit der umfangreiche Bestand älterer Güterwagen endlich auf eine lärmarme Technik umgerüstet wird. Es geht um die möglichst rasche Abschaffung des Schienenbonus, der keine Berechtigung hat und daher aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz gestrichen werden muss. Es betrifft besonders für Rheinland-Pfalz, aber auch für Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg die Schaffung eines leistungsfähigen Güterkorridors in der Mitte Europas bei gleichzeitiger Entlastung der hier lebenden Menschen vom Lärm durch Güterzüge. Der Lärm hat hier neben den Strecken Ausmaße angenommen, die zu einer Schädigung der Gesundheit führen.

Mit großer Mehrheit hat deshalb der Bundesrat am vergangenen Freitag im Rahmen des Entwurfs der Bundesregierung zu einem Eisenbahnregulierungsgesetz eine Reihe von Beschlüssen betreffend den Bahnlärm gefasst.

Sie wurden von Rheinland-Pfalz initiiert und auch von Hessen mitgetragen. Gleichzeitig spiegeln sich darin die vom rheinland-pfälzischen Landtag mehrfach einstimmig gefassten Beschlüsse zum Bahnlärm im Mittelrheintal.

Wir haben allerdings Sorge, dass diese eingeleiteten Gesetzesmaßnahmen vor Allem für das Mittelrheintal noch nicht ausreichen werden.

Das betrifft zunächst die Aufnahme einer alternativen Güterstrecke in den kommenden Bundesverkehrswegeplan. Hierzu sollten alle Vorschläge unterstützt werden, die auf einen raschen Beginn des Projektes zielen. Weiter geht es um die Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung. Denn das Mittelrheintal könnte sonst zum limitierenden Faktor im zentralen Abschnitt des wichtigsten europäischen Güterkorridor Rotterdam - Genua werden, nicht nur, aber auch wegen der übermäßigen Lärmbelastung für die Menschen dort.

Weiter ist das Lärmthema auch technisch bei weitem noch nicht erschöpfend gelöst. Teils vermittelt der Bahnsektor den Eindruck, dass mit der Einführung lärmarmen Bremsen das Ende der Fahnenstange erreicht sei.

Dies ist mitnichten der Fall angesichts der Tatsache, dass damit lediglich eine Lärmverminderung von 10 Dezibel möglich ist.

Im Mittelrheintal liegt dann aber der Schienenlärm immer noch bis zu 30 Dezibel über dem Tolerierbaren. Deshalb bedarf es weitergehender Anreize und Vorschriften, die dann auch die Lokomotiven und den Zustand des Schienenweges selbst erfassen, z.B. die Gleispflege. Die Potentiale zur Lärmverminderung sind entsprechend dem Stand der Technik auszuschöpfen.

Die von den Regierungsparteien vorgelegten Beschlussanträge lassen für uns nicht erkennen, dass es ihnen wirklich ernst ist mit raschen Erfolgen gegen den Bahnlärm.

Wir bitten Sie daher, die Bundesregierung nicht aus ihrem Versprechen einer Lärmhalbierung bis 2020 schleichend zu entlassen, die Stellungnahme des Bundesrates zum Eisenbahnregulierungsgesetz, das einen Artikel zum Bundes-Immissionsschutzgesetz beinhaltet, zu berücksichtigen und zeitnah weitere Schritte zu einer konsequenten Lärmverminderung folgen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Kurt Beck in black ink.

Ministerpräsident Kurt Beck

Handwritten signature of Eveline Lemke in black ink.

Staatsministerin Eveline Lemke

Handwritten signature of Roger Lewentz in black ink.

Staatsminister Roger Lewentz