



HESSISCHER LANDTAG

29. 03. 2019

Plenum

Dringlicher Antrag

Fraktion DIE LINKE

Alternative Güterverkehrsstrecke für das Mittelrheintal realisieren, Lärmschutzmaßnahmen voranbringen

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag stellt fest:

Aktuell fahren jeden Tag rund 450 Züge links- und rechtsrheinisch durch das Mittelrheintal. Die Durchfahrten der Personen- und Güterzüge finden im Abstand von etwa drei Minuten statt. Durch die stetige Verlängerung der Züge werden die Durchfahrtszeiten immer länger und die zeitlichen Zwischenräume kleiner. Der Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse weist laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 mit den höchsten Zugbelastungen und die größten Engpässe im deutschen Schienennetz auf. Somit sind die Kapazitätsgrenzen heute bereits erreicht bzw. streckenweise überschritten. Die Anwohnerinnen und Anwohner im Mittelrheintal sind dadurch einer sehr hohen Lärmbelastung ausgesetzt, die sich durch die geografischen Gegebenheiten verstärkt.

Nächtliche Mittelungspegel von über 70 dB(A) übersteigen selbst die für Gewerbegebiete geltenden Immissionsrichtwerte der Verkehrslärmschutzverordnung um mehr als zehn Dezibel. Spitzenpegel bis über 100 dB(A) führen zu ständigen Schlafstörungen und erschöpfen die körperlichen Reserven. Zudem belasten neben dem Lärm Erschütterungen, die in den Häusern nahe den Gleisen deutlich spürbar sind. Die Lärmbelastung wirkt sich in vielerlei Hinsicht negativ aus. Die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm sind durch Lärmwirkungsstudien gut belegt und weisen unter anderem auf Risiken für Bluthochdruckkrankungen, Herzschwäche oder psychische Erkrankungen hin. Der Wegzug lärmgeplagter Anwohnerinnen und Anwohner hat weitere Konsequenzen wie Leerstand, Verfall von Immobilienpreisen oder zurückgehende Nahversorgungsangebote zur Folge. Auch der Tourismus als wichtigster Wirtschaftszweig in der UNESCO-Welterberegion Oberes Mittelrheintal leidet unter den Folgen des Bahnlärms. Die für das Jahr 2029 geplante Bundesgartenschau im Oberen Mittelrheintal ist ebenfalls von einem funktionierenden Verkehrskonzept für die Region und sinkender Lärmbelastung abhängig.

Dass die alternative Güterverkehrsstrecke nicht in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen wurde, ist aus Sicht des Landtags nicht akzeptabel. Wenn es um die gesundheitlichen Beeinträchtigungen der vom Schienenlärm betroffenen Bevölkerung geht, müssen Bewertungsmaßstäbe angelegt werden, die diese unerträgliche Dauerbelastung adäquat abbilden. Dies ist bisher nicht ausreichend erfolgt.

So spiegelt sich die fehlende Berücksichtigung der Krankheitsgefahren auch in den öffentlichen Äußerungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wider. Um den Bau einer Neubaustrecke für den Güterverkehr wirtschaftlich begründen zu können, müsse sich das Verkehrsaufkommen des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene im Mittelrheintal mindestens über die bis 2030 prognostizierte Zugzahlen hinaus verdoppeln. Für den Hessischen Landtag ist diese am Nutzen-Kosten-Verhältnis betrachtete Bewertung nicht hinnehmbar, die zudem Externalitätskosten außer Acht lässt. Nach Analyse der EU-Kommission verringert die Investition von 1 € in Lärmschutzmaßnahmen die Lärmschadenskosten um 29 €, die zum Beispiel dem Gesundheitssystem entstehen.

Bereits im Dezember 2015 hatte eine Mehrheit der Länder im Bundesrat der rheinland-pfälzisch/hessischen Initiative für mehr Lärmschutz an der Schiene zugestimmt und die Bundesregierung aufgefordert, endlich wirksame gesetzliche Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms auch an Bestandsstrecken zu ergreifen. Die Bundesregierung ist dem Beschluss bislang nicht gefolgt.

Auf Initiative von Rheinland-Pfalz hat die Bundesregierung ein bundesweites Bahnlärmmonitoring mit Dauermessstationen auf den Weg gebracht, um den akustischen Zustand einzelner Waggons zu erfassen. Die Verabschiedung des Schienenlärmenschutzgesetzes und das damit verbundene Verbot lauter Güterwagenfahrten in Deutschland ab Ende 2020 ist ein wichtiger Schritt zu besserem Lärmschutz. Überdies haben die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz mit dem Bund eine Vereinbarung über gemeinsame Anstrengungen zur Reduzierung des Schienenlärms im Rheintal geschlossen.

Die Schiene ist für den Güterverkehr neben der Straße der zweitwichtigste Verkehrsträger. Zur Entlastung der Straßen und zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene notwendig. Deutschland hat sich daher bereits im Jahr 1996 mit seinen europäischen Partnern Niederlande, Schweiz und Italien auf den Ausbau des Rhein-Alpen-Korridors verständigt, um die wichtige Magistrale Rotterdam-Genua zu realisieren. Während die europäischen Partner in diesem Zusammenhang ihre nationalen Projekte konsequent umsetzen, hat Deutschland in den vergangenen Jahren nicht ausreichend Investitionen in seine Schieneninfrastruktur getätigt. Die Mittelrhein-Strecke droht zum Flaschenhals für diese wichtige europäische Güterverkehrsverbindung zu werden, mit weitreichenden Konsequenzen auch für die heimische Industrie.

Angesichts des bereits heute unerträglichen Belastungsniveaus und der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrsaufkommens sind bauliche Schallschutzmaßnahmen jedoch nicht geeignet, eine dauerhaft akzeptable Situation zu erreichen. Eine alternative Güterverkehrsstrecke für das Mittelrheintal ist daher unerlässlich. Zum Erhalt der Entwicklungspotenziale des gesamten Mittelrheintals, zum Schutz der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner, zum Erhalt des Tourismus als wirtschaftliche Grundlage der Region und zum Schutz des Welterbes Oberes Mittelrheintal lautet das gemeinsame Ziel des Landtags, dass das Mittelrheintal vom Bahnlärm nachhaltig entlastet werden muss. Bis zur langfristig realisierbaren alternativen Güterverkehrsstrecke werden bis dahin sowohl kurzfristige als auch mittelfristige Maßnahmen zur Lärminderung gefordert und unterstützt.

2. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- a) sich weiterhin auf Bundesebene für ein Gesamtkonzept zum Schutz vor Bahnlärm mit bundesweit verbindlichen Grenzwerten einzusetzen, die auch für bestehende Verkehrswege und -anlagen gelten;
- b) sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter dafür einzusetzen, dass eine alternative Güterverkehrsstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals realisiert und die angekündigte Machbarkeitsstudie so bald wie möglich in Auftrag gegeben wird;
- c) sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dafür einzusetzen, dass kurz- und mittelfristig verträglichere Alternativstrecken im Bestand ertüchtigt werden, um das Mittelrheintal zu entlasten, bevor die großräumige alternative Güterverkehrsstrecke realisiert ist;
- d) sich weiterhin im Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ zu engagieren und unter Bezugnahme auf den Koalitionsvertrag der Bundesregierung darauf zu drängen, dass bei deutlicher Verkehrszunahme flexibel erhöhte Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden;
- e) sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dafür einzusetzen, dass die Modernisierung des Fuhrparks und die Umrüstung der Güterwaggons auf besonders leise Verbundstoff-Bremssohlen bei der Deutschen Bahn AG zügig fortgesetzt wird;
- f) sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dafür einzusetzen, dass das lärmabhängige Trassenpreissystem weiterentwickelt wird, um Anreize für den Einsatz besonders lärmarmer Technologien zu setzen;
- g) sich weiterhin für die Umsetzung von Schallschutzwänden, Schienenstegdämpfern sowie Lärmsanierungen am Gleis einzusetzen;
- h) sich gegenüber dem Bund für eine konsequente Einhaltung des Schienenlärmenschutzgesetzes einzusetzen, das ab Ende 2020 ein Verbot lauter Güterzüge vorsieht;
- i) sich zur Verminderung der Lärmbelastung und Erhöhung der Sicherheit gegenüber dem Bund und der Bahn für Geschwindigkeits- und Betriebsbeschränkungen für laute Güterzüge einzusetzen.