

CDU-Kreisverbände Ahrweiler, Koblenz, Mainz, Mainz-Bingen, Mayen-Koblenz,
Neuwied, Rheingau-Taunus, Rhein-Hunsrück und Rhein-Lahn

Resolution

im Rahmen der CDU-Bahnlärm-Konferenz am 12.01.2013 in Oberwesel

**Weniger Bahnlärm am Mittelrhein:
CDU will Umsetzung eines „Lärmschutz-Gesamtkonzeptes“
(10-Punkte-Maßnahmenpaket)**

I. Einführung

Das Mittelrheintal stellt eine einzigartige Kulturlandschaft mit einem außergewöhnlichen Reichtum an kulturellen Zeugnissen dar. Nicht zuletzt auch deswegen wurde dem „Oberen Mittelrheintal“ zwischen Bingen/Rüdesheim und Koblenz im Jahr 2002 der Status als Welterbestätte der UNESCO verliehen.

Die positive Entwicklung des Mittelrheintals wird jedoch durch den Bahnlärm gehemmt. Die Menschen werden den unerträglichen Belastungen durch Lärm und Erschütterungen ausgesetzt.

Mit der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels wird sich der Güterverkehr im Mittelrheintal weiter erhöhen und es droht eine weitere Verschärfung der Lärm- und Erschütterungsproblematik. Obwohl dieses drohende Szenario allen handelnden und verantwortlichen Entscheidungsträgern seit langer Zeit bekannt ist, haben bisherige Initiativen und Lärmsanierungsmaßnahmen zu keiner signifikanten Reduzierung des Bahnlärms im Mittelrheintal geführt.

Umfassende Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind daher notwendig, um die Menschen von der Lärm- und Erschütterungsproblematik zu entlasten und den Gemeinden und Städten entlang des Rheins eine positive Entwicklungsmöglichkeit zu geben und gleichzeitig die Bemühungen der gesamten Region, den Tourismus als einen wichtigen Wirtschaftsfaktor auszubauen, nicht zu konterkarieren.

Dabei steht außer Frage, dass der Gütertransport auf Schienen im Vergleich zum Güterverkehr auf der Straße grundsätzlich umweltfreundlicher und klimaschonender ist. Doch während der Bau der Eisenbahn im Mittelrheintal vor über 150 Jahren von der Bevölkerung als fortschrittlich und zukunftsweisend begrüßt und gefeiert wurde, ist durch die Überfrachtung der Strecke mit Güterverkehr auf größtenteils veraltetem Wagenmaterial und der dadurch entstehenden unerträglichen Belastung der Menschen zu befürchten, dass die Akzeptanz der Schiene als Verkehrsträger bei den Anwohnern immer weiter abnimmt. Gerade auch vor diesem Hintergrund müssen alle vorhandenen Möglichkeiten zur Lärminderung ausgeschöpft werden.

II. Aktuelle Lage und zukünftige Entwicklung

Die Rheinstrecke zwischen Nordsee und Alpen ist einer der meistgenutzten Schienenwege in Europa. Mit dem Anschluss des Hafens Rotterdam an das Schienennetz und der zunehmenden Verlagerung des Güterverkehrs durch die Schweiz auf die Schiene nimmt der internationale Güterbahnverkehr auf der Rheinstrecke stetig zu und mit ihr die Lärmbelastung in der Region. Der Bahnlärm im Mittelrheintal hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Die Anzahl der durchfahrenden Züge steigt kontinuierlich, genauso auch deren gefahrene Geschwindigkeiten.

Das Güterverkehrsaufkommen im Mittelrheintal wird sich durch die Öffnung des neuen Gotthard-Basistunnels in der Schweiz um rund 30 Prozent erhöhen. Gleichzeitig werden die Züge länger und schwerer. Es ist dann damit zu rechnen, dass alle vier Minuten, nach einigen Schätzungen sogar alle zwei Minuten, ein Zug durch das größten Teils enge Mittelrheintal fahren wird.

III. Auswirkungen

Studien belegen, dass mittlerweile jede zweite Person im Mittelrheintal durch Lärm und jede fünfte durch Erschütterungen belastigt ist. Denn Lärm schädigt nachhaltig die Gesundheit. Die allen voran in der Nacht durch den Lärm hervorgerufenen Stressreaktionen führen zu einer verstärkten Ausschüttung von Stresshormonen und damit zur Verengung von Gefäßen mit der Folge eines erhöhten Risikos von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Auch Konzentrationsstörungen und Depressionen können durch die Belastungen des Bahnlärms und der Erschütterungen auftreten und wiederum zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen.

Außerdem rufen die erheblichen Erschütterungen durch die vorbeifahrenden Züge Schäden an Gebäuden hervor. Der Wert der Häuser, der Mietwert und der Tourismus werden erheblich beeinträchtigt.

Dies alles ist den Menschen am Mittelrhein nicht mehr länger zuzumuten. Zudem werden die Städte und Gemeinden am Rhein hierdurch gravierend in ihrer Entwicklung eingeschränkt.

Die bislang ergriffenen Bemühungen im Hinblick auf die Entlastung des Mittelrheintals sind zu begrüßen. Aber die zu erwartende ständige Zunahme des Güterverkehrs konterkariert viele Erfolge. Daher ist das dringende Handeln aller politischen Entscheidungsträger mit der Umsetzung weiterer kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms am Rhein notwendig.

IV. Forderungen

Rein wirtschaftliche Gründe dürfen nicht höher als die Gesundheit der Bevölkerung bewertet werden. Den Gesetzgeber sowie die Bahnen und Güterverkehrsunternehmen treffen die Pflicht der Lärmvorsorge und -sanierung.

Das Mittelrheintal braucht eine Entlastung vom Bahnlärm und den Bahnerschütterungen.

Dies stellt die Hauptaufgabe der Politik in den kommenden Jahren dar. Aus diesem Grund setzt sich die CDU für ein „Lärmschutz-Gesamtkonzept“ in Sachen Bahnlärm am Mittelrhein ein, in dem Lärmschutz auf der Basis eines sich ergänzenden Maßnahmenpaketes mit der konkreten Umsetzung folgender Maßnahmen und gesetzlichen Änderungen als Modellprojekt in einer besonders belasteten Region umgesetzt wird:

1. Nächtliches Tempolimit von 50 km/h zwischen 22.00 und 06.00 Uhr für nicht umgebaute bzw. modernisierte Züge.

Nur durch ein sofortiges nächtliches Tempolimit können Lärm- und Erschütterungen in den Nachtstunden signifikant reduziert und damit die Menschen vom Bahnlärm entlastet und mögliche Gesundheitsbeeinträchtigungen vermieden werden.

2. Nachtfahrverbot für alle nicht bis Ende 2015 umgebauten bzw. modernisierten Züge.

Durch die Ankündigung eines Nachtfahrverbots besteht Planungssicherheit und es wird zugleich der Druck erhöht, um die Umrüstung alter Züge entscheidend zu beschleunigen.

3. Wirksame Gestaltung der lärmabhängigen Trassenpreise.

Um den Druck zur Umrüstung und Modernisierung veralteter und lauter Güterwaggons auch zukünftig aufrecht zu erhalten, müssen die eingeführten lärmabhängigen Trassenpreise zukünftig kontinuierlich überprüft und entsprechend erhöht werden.

4. Umrüstung und Modernisierung des gesamten rollenden Materials auf den neuesten technischen Stand bei gleichzeitiger Verbesserung des Gleisbetts zur Vermeidung von Lärm und Erschütterungen.

Durch die Umrüstung des rollenden Materials bei gleichzeitiger Verbesserung des Gleisbetts kann bereits die Lärmverursachung halbiert werden. Dabei ist eine Umrüstung der Züge auf das Material des neuesten technischen Standes notwendig, die die Lärmverursachung auf die in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für Neubaustrecken festgelegten Grenzwerte nicht überschreitet. In diesem Zusammenhang ist ein Verbot von Graugussbremsen an Güterwagen bis zum Jahr 2020 auf deutscher und darüber hinaus auf europäischer Ebene anzustreben.

5. Ertüchtigung und Ausbau bereits bestehender Bahnstrecken.

Durch die Ertüchtigung und den Ausbau bereits bestehender Strecken wie insbesondere die Eifel-Bahnstrecke wird kein genereller Neubau notwendig. Trotzdem kann die durch die Zunahme des Güterverkehrs an die Kapazitätsgrenze gelangende Rheinstrecke durch die Verlagerung auf bestehende und ertüchtigte Strecken entlastet werden. Gleichzeitig können damit auch die Belastungen durch Lärm und Erschütterungen am Rhein reduziert werden. Die Ertüchtigung der Eifel-Bahnstrecke bietet dabei die Möglichkeit der Ausweitung des Personenverkehrs in der Eifel.

6. Planung und Bau einer Alternativtrasse für den Güterverkehr.

Die Pläne für den Bau einer Alternativtrasse sind voranzutreiben. Dazu ist eine Aufnahme in den fortzuschreibenden Bundesverkehrswegeplan angesichts der prognostizierten Entwicklung des Verkehrsaufkommens in diesem europäischen Verkehrskorridor anzustreben. Zudem ist eine Neuauflage des Bundesverkehrswegebeschleunigungsgesetzes mit dem Ziel einer schnellen Realisierung einer Alternativstrecke für den Güterverkehr dringend geboten. Dabei gelten die bei der Forderung nach einer Ertüchtigung und dem Ausbau bereits bestehender Strecken angeführten Argumente einer an die Kapazitätsgrenzen gelangenden Rheinstrecke entsprechend. Bei der Planung und dem Bau einer Alternativtrasse sind insbesondere die Belastung der Anwohner zu berücksichtigen und die Einhaltung gesetzlicher Lärmvorschriften zu beachten. Da eine Realisierung bei optimalem Verlauf der Planungen und des Baus – ungeachtet möglicher und zu erwartender Verhinderungen bei Großprojekten – viele Jahre in Anspruch nehmen kann, muss jedoch der eindeutige Schwerpunkt auf den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen liegen.

7. Gültigkeit der in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vorgesehenen strengeren Grenzwerte für Lärmimmissionen ab dem Jahr 2020 auch für bereits bestehende Eisenbahnstrecken und ein Heruntersetzen entsprechend der Forderungen der WHO zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung auf maximal 45 Dezibel in der Nacht.

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zum Bahnlärm sind in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung festgehalten. Die dort festgesetzten Grenzwerte gelten jedoch nur für Neubaustrecken und bei erheblichen baulichen Veränderungen bestehender Strecken. Diese Unterscheidung entbehrt jeglicher Grundlage und muss aufgehoben werden. Nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen sind für einen wirksamen Gesundheitsschutz die bisher bestehenden Grenzwerte für Lärmsanierung im Schienenverkehr und Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge herabzusetzen.

8. Abschaffung des sog. Schienenbonus für die Bahn in Höhe von 5 Dezibel.

Der in die Bundeslärmschutzverordnung eingegangene Korrekturwert auf Basis von Studien, die besagten, dass Schienenlärm als weniger störend empfunden wird als der gleichmäßig rauschende Straßenverkehr, weil die Frequenzen erheblich geringer ausfallen, ist abzuschaffen. Die Studien stammen von Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre. Angesichts der zwischenzeitlich viel dichteren Zugfolge und höheren Geschwindigkeiten hat der Schienenbonus keine Berechtigung mehr. Nach dem Wegfall des sog. Schienenbonus für Neubaustrecken muss auch der Schienenbonus für bestehende Eisenbahnstrecken perspektivisch abgeschafft werden.

9. Zugrundelegung der Maximalpegelhäufigkeit bei der Berechnung der Immissionswerte.

Die bisher zugrunde gelegten Mittelwerte bei der Berechnung der Immissionswerte können nicht die wirkliche Belastung der Menschen vor Ort darstellen, da die Menschen vom Lärm der einzelnen vorbeifahrenden Züge gestört werden, der erheblich über dem Mittelwert liegen kann. Daher sind zukünftig die tatsächlich gemessenen Lärmwerte zugrunde zu legen.

10. Entwicklung des Projektbeirates zu einem wesentlichen Projektsteuerungsinstrument zur Erarbeitung und Begleitung von Maßnahmen sowie zur Einbringung von Bürgerinteressen.

Durch den Projektbeirat können im Miteinander die bestehenden Probleme angesprochen und gemeinsam nach Lösungen gesucht werden. Daneben kann der aus der Deutschen Bahn AG, den Bundes- und Landesregierungen, den Kommunen sowie den Bürgerinitiativen und Fachleuten bestehende Projektbeirat auch langfristig zur Diskussion geplanter Vorhaben und Einbringung von Bürgerinteressen dienen.

V. Zusammenfassung

Die Menschen dürfen nicht weiter den unerträglichen Belastungen des Bahnlärms durch den Einsatz veralteter Schienengüterverkehrstechnik ausgesetzt werden. Die Deutsche Bahn und der Bund sind gleichermaßen gefordert, unverzüglich die notwendigen Schritte zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung einzuleiten.

Mit der Umsetzung eines „Lärmschutz-Gesamtkonzeptes“ geben wir den Menschen und den Städten und Gemeinden am Rhein eine Entwicklungs- und Zukunftsperspektive.

Als diejenigen, die vor Ort mit die politische Verantwortung für die Entwicklung der Städte und Gemeinden am Rhein tragen, verpflichten wir uns auch weiterhin, für eine signifikante Reduzierung der Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen einzutreten.

Dazu werden wir die Maßnahmen der unterschiedlichen politischen Ebenen bündeln und die Maßnahmen vorantreiben. Denn mit diesem Maßnahmenpaket können wir kurzfristig den Bahnlärm und die Erschütterungen verringern und langfristig den Güterverkehr aus dem Mittelrheintal heraushalten. Das sind unsere Ziele und dafür setzen wir uns ein!