

Sozialdemokratische Partei Deutschlands
 Kreistagsfraktion Rheingau-Taunus

Kleiststr. 10
 65232 Taunusstein
 Fraktionsvorsitzender: Georg A. Mahr

Tel. (06128) 2467 12, Fax: 2467 20
 E-Mail: kontakt@spdfraktion-rtk.de
 Geschäftsführerin: Wendy Penk



SPD-Fraktion Rheingau-Taunus, Kleiststr. 10, 65232 Taunusstein
 Herrn Kreistagsvorsitzenden
 Klaus-Peter Willsch
 Heimbacher Str. 7
 65307 Bad Schwalbach

18. März 2019

Sehr geehrter Herr Willsch,

bitte nehmen Sie den nachstehenden Antrag der SPD-Fraktion auf die Tagesordnung der nächsten Kreistagsitzung.

Mit freundlichen Grüßen

Georg A. Mahr
 Fraktionsvorsitzender

Antrag zu KT-TOP III.6 und III.9: Alternativ-Trasse Mittelrheintal, Machbarkeitsstudie zeitnah beauftragen

Der Kreistag schließt sich dem Beschluss des Landtages Rheinland-Pfalz betreffend „Mittelrheintal von Lärm entlasten, alternative Güterverkehrsstrecke realisieren, Lärmschutzmaßnahmen voranbringen“, Drucksache 17/8377 vom 21. Februar 2019 vollumfänglich an und macht sich die darin enthaltenen Forderungen auch in Bezug auf die Hessische Landesregierung und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu eigen.

Der Kreistag fordert die Hessische Landesregierung und den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, sich dafür einzusetzen, dass die alternative Güterverkehrsstrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim zur Entlastung des Rheintals realisiert und die seit langem angekündigte Machbarkeitsstudie so bald als möglich in Auftrag gegeben wird. Dazu ist es erforderlich, folgende Veränderungen gegenüber den Bewertungen der Güterverkehrsstrecke im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorzunehmen:

1. Die Verflechtungsprognose 2030 über die erwarteten Zugleistungen wird ersetzt durch die Anzahl der Züge, die nach der Kapazität der Güterverkehrsstrecke im realen Fahrbetrieb möglich sind.
2. Die Wertansätze zur Bewertung von Geräuschbelastungen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden deutlich erhöht.
3. Es wird eine separate Nutzenkomponente „Beiträge zur Förderung internationaler Beziehungen“ eingeführt.

Begründung:

Der Antrag übernimmt die Forderungen aus dem Antrag der Fraktionen SPD, CDU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 17/8377), der einstimmig im Landtag Rheinland-Pfalz angenommen wurde. In der darüber hinausgehenden Forderung werden Veränderungen gegenüber der Bewertungssystematik des Bundesverkehrswegeplanes 2030 vorgeschlagen.

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Kreistagsfraktion Rheingau-Taunus

Kleiststr. 10

65232 Taunusstein

Fraktionsvorsitzender: Georg A. Mahr

Tel. (06128) 2467 12, Fax: 2467 20

E-Mail: kontakt@spdfraktion-rtk.de

Geschäftsführerin: Wendy Penk

RHEINGAU-
TAUNUS

SPD

Teilweise sind diese Änderungen der Bewertung bereits in der Stellungnahme des Rheingau-Taunus-Kreis zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 18.4.2016 enthalten. Nur mit einer Veränderung dieser Bewertungen ist es überhaupt möglich, die Güterverkehrsstrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim zu realisieren.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Beschluss

Mittelrheintal von Lärm entlasten, alternative Güterverkehrsstrecke realisieren, Lärmschutzmaßnahmen voranbringen

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 die höchsten Zugbelastungen und die größten Engpässe im deutschen Schienennetz auf. Somit sind die Kapazitätsgrenzen heute bereits erreicht bzw. streckenweise überlastet. 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, das heißt die Neubaustrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim (Korridor Mittelrhein: Zielnetz II), nicht in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen wurde, ist aus Sicht des Landtags nicht akzeptabel. Wenn es um die gesundheitliche 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 wieder. 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 rheinland-pfälzischen 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 einem Euro in Lärmschutzmaßnahmen die Lärmschadenskosten um 29 Euro, die zum Beispiel dem Gesundheitssystem entstehen.

Bereits im Dezember 2015 hatte eine Mehrheit der Länder im Bundesrat der rheinland-pfälzischen 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.

Auch als Partner im Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ hat die Landesregierung bislang jede Möglichkeit genutzt, Maßnahmen zur Lärm-minderung in der Region umzusetzen. Auf Initiative von Rheinland-Pfalz hat die Bundesregierung ein bundesweites Bahnlärmmonitoring mit Dauer-messstationen auf den Weg gebracht, um den akustischen Zustand einzelner Waggon zu erfassen. Die Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes und das damit verbundene Verbot lauter Güterwagen-fahrten in Deutschland ab Ende 2020 ist ein wichtiger Schritt zu besserem Lärmschutz.

In einer Vereinbarung mit der DB Netz AG hat die Landesregierung außerdem für die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen aus der Mach-barkeitsuntersuchung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ für das Obere Mittelrheintal gesorgt. Demnach sollen bis 2025 knapp 100 Kilometer Schienenstegdämpfer und über 20 Kilometer zusätzliche Schallschutz-wände im Oberen Mittelrheintal verbaut werden. Die Landesregierung setzt sich weiterhin für Lärmschutzmaßnahmen im übrigen Mittelrheintal nördlich von Koblenz und südlich von Bingen ein. Überdies haben die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen mit dem Bund eine Vereinbarung über gemeinsame Anstrengungen zur Reduzierung des Schienenlärms im Rheintal geschlossen. Nach vertraglicher Vereinbarung beteiligt sich das Land in den Jahren 2017 bis 2019 mit einem Kostenbeitrag von insgesamt 7,7 Millionen Euro an Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenlärms.

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 Schienen-infrastruktur getätigt. Die Mittelrheinstrecke 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 Troisdorf-Mainz-Bischofsheim werden bis dahin sowohl kurzfristige als auch mittelfristige Maßnahmen zur Lärm-minderung gefordert und unterstützt.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- sich weiterhin auf Bundesebene für ein Gesamtkonzept zum Schutz vor Bahnlärm mit bundesweit verbindlichen Grenzwerten einzusetzen, die auch für bestehende Verkehrswege und -anlagen gelten;
- sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter dafür einzusetzen, dass die alternative Güterverkehrsstrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim zur Entlastung des Mittelrheintals realisiert und die angekündigte Machbarkeitsstudie so bald als möglich in Auftrag gegeben wird;
- sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dafür einzusetzen, dass bei der Realisierung des Korridors Mittelrhein: Zielnetz I die darin vorgesehene Ertüchtigung der Strecke Hagen/Köln-Siegen-Gießen-Hanau prioritär realisiert wird, um das Mittelrheintal mittelfristig zu entlasten;
- 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;
- 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;
- 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;
- sich weiterhin für die Umsetzung von Schallschutzwänden, Schienengedämpfern sowie Lärmsanierungen am Gleis einzusetzen;
- sich gegenüber dem Bund für eine konsequente Einhaltung des Schienenlärmschutzgesetzes einzusetzen, das ab Ende 2020 ein Verbot lauter Güterzüge vorsieht;
- sich zur Verminderung der Lärmbelastung und Erhöhung der Sicherheit gegenüber dem Bund und der Bahn für Geschwindigkeits- und Betriebsbeschränkungen für laute Güterzüge einzusetzen.

Vorstehender Beschluss wurde vom Landtag in seiner 76. Sitzung am 21. Februar 2019 gefasst.

Hendrik Hering
Präsident des Landtags