

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 05.06.2014 abschließend beraten und beschlossen:

1. Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen,
 - b) den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben,
- soweit es um die besondere Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Entwicklung des Eisenbahnkorridors Köln-Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe geht,

2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition wird die rasche Verwirklichung von Lärmschutzprojekten durch bau- und umwelttechnische Maßnahmen im Oberen Mittelrheintal gefordert, um die Anwohner von den Lärmbelastungen durch den zunehmenden Güterschienenverkehr zu entlasten.

Zur Begründung des Anliegens wird von den Petenten, einem Bürgernetzwerk, im Wesentlichen angeführt, es sei weltweit kein Tal stärker vom Verkehr betroffen als das Rheintal. Dieses werde durch 200.000 Schiffe und Güterzüge pro Jahr mit Lärm, Erschütterungen, Feinstaub, CO₂ und Metallabrieb belastet. Besonders beeinträchtigt werde das Obere Mittelrheintal. Dort werde der Lärm wie in einem Tunnel hundertfach reflektiert und verstärkt. Für die Menschen sei es unerträglich geworden, dort zu leben. Betroffene würden krank und zögen fort. Die Lärmbelastung habe sich im letzten Jahrzehnt bereits vervierfacht. In den kommenden Jahren werde sie sich in Folge der Entwicklung des Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua noch einmal verdoppeln.

Auch die Wirtschaft leide nachhaltig. Es fehle an Investitionen; tausende Arbeitsplätze sowie eine nachhaltige Wertschöpfung im Tourismus und den nachgelagerten Branchen gingen verloren, nachdem der Erholungswert nicht mehr vorhanden sei. Dem Staat entgingen dadurch Steuereinnahmen in Milliardenhöhe. Der wirtschaftliche

Untergang des Rheintals sei abzusehen. Mit der Zunahme des Güterverkehrs im letzten Jahrzehnt drohe das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal in Lärm und Schmutz zu ersticken. Vertreter der UNESCO sprächen bereits von einem gefährdeten Welterbestatus. Zum Schutz von Gesundheit, Wohneigentum und Volkswirtschaft müssten sofort wirksame Maßnahmen zur Lärmbekämpfung ergriffen werden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 98 Mitzeichnungen und 21 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Zudem hat der Ausschuss zu der Eingabe gemäß § 109 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages eine Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages eingeholt. Dort wurde ein Antrag behandelt mit dem Titel „Bürgerinnen und Bürger dauerhaft vom Bahnlärm entlasten – Alternative Güterverkehrsstrecke zum Mittelrheintal“ (BT-Drs 17/6452; 17/11610). Das Plenum behandelte den Antrag abschließend am 29. November 2012 (vgl. Plenarprotokoll 17/211, Tagesordnungspunkt 12).

Ferner macht der Petitionsausschuss auf die Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen verschiedener Fraktionen in der 17. Wahlperiode (BT-Drs 17/1306; 17/12143; 17/7751) und Schriftliche Fragen (BT-Drs 17/4382 Nr. 23; 17/7312 Nr. 112, 113; 17/6712 Nr. 69; 17/10925 Nr. 73) aufmerksam. Überdies wurde eine Vielzahl von Anträgen (BT-Drs 17/6452; 17/5036; 17/3659; 17/5461; 17/4689; 17/4856; 17/4861; 17/3659; 17/2488; 17/11652; 17/10780) zu diesem Thema in den Deutschen Bundestag eingebracht. Das Plenum hat sich beispielsweise in seiner 62., 97., 105., 120., 195., 211. und 217. Sitzung mit dem Problemkreis befasst.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Einbeziehung der vorgetragenen Aspekte zusammengefasst wie folgt dar:

Nach Ansicht des Petitionsausschusses handelt es sich beim Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm um ein sehr wichtiges Anliegen. Der Ausschuss hat großes Verständnis für den Wunsch nach Lärmschutzmaßnahmen.

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass die große Bedeutung des Mittelrheintals als Verkehrsweg unbestritten ist.

Es existiert das sogenannte Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Hierbei handelt es sich um ein freiwilliges Programm des Bundes, für das im Rahmen des Bundeshaushalts jährlich Mittel bereitgestellt werden. Ein Rechtsanspruch auf Förderung aus diesem Programm besteht nicht. Der Bund gewährt die Zuwendungen für die Lärmsanierung nach Maßgabe der für die Förderung erstellten Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung. So soll eine Förderung im Sinne einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Verwendung von Steuermitteln gewährleistet werden. Zugunsten des wirtschaftlichen Einsatzes der Mittel wird eine Prioritätskennziffer anhand der für den jeweiligen Streckenabschnitt ermittelten Lärmbelastung gebildet. Anhand der Belastung wird eine Rangfolge der vom Schienenlärm betroffenen Gebiete ermittelt. Unter Zugrundelegung der Rangfolge kann sichergestellt werden, dass die Mittel dort zuerst investiert werden, wo die höchste Belastung besteht. Der Ausschuss weist darauf hin, dass im Rahmen dieses Programmes seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung gestellt wurden. Die Mittel sollen für 2014 auf 120 Mio. Euro erhöht werden und ab 2016 nochmals deutlich steigen. Der Petitionsausschuss begrüßt diese Entwicklung und die daran ablesbare hohe Gewichtung des Lärmschutzes.

Wegen der anerkannt hohen Verkehrsbelastung durch die Eisenbahn im Zusammenwirken mit den besonderen topografischen Gegebenheiten wurden beide Strecken im Rheintal von Beginn an durchgehend als dringliche Härtefälle in dem dargestellten Lärmsanierungsprogramm eingestuft. Bereits in der ersten Dringlichkeitsliste vom 1. Dezember 1999 sind sämtliche dortigen Ortsdurchfahrten der Bahn aufgeführt. Damit wurde die prioritäre Notwendigkeit für Lärmschutzmaßnahmen festgestellt.

Dem Einsatz aktiver Lärmschutzmaßnahmen sind vielfach durch die topografischen Bedingungen im engen Rheintal Grenzen gesetzt. Im Bereich des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal zwischen Koblenz und Bingen bzw. Koblenz und Rudesheim wurden 12,7 km Schallschutzwände errichtet und zugunsten von rd. 8.000 Wohneinheiten der Einbau von insgesamt rd. 17.300 Schallschutzfenstern finanziell gefördert. Hier wurden insgesamt rd. 39,4 Mio. Euro aufgewendet.

In 90 Ortsdurchfahrten zwischen Köln und Wiesbaden bzw. Mainz sind die aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 98,8 Mio. Euro überwiegend abgeschlossen. Die Gesamtlänge der Schallschutzwände in 40 Ortsdurchfahrten beträgt 51,3 km. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen wurden in 90 Ortsdurchfahrten realisiert mit einem Anteil von 43,3 Mio. Euro am Gesamtvolumen.

Der Ausschuss betont, dass sich die Lärmbekämpfung in Deutschland inzwischen nicht mehr auf die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern beschränkt. Vermehrt werden innovative Methoden zur Lärmbekämpfung entwickelt und erprobt, die möglichst nahe an der Lärmquelle wirken.

Für innovative Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen waren zusätzlich zum Lärmsanierungsprogramm im Konjunkturpaket II von 2009 bis 2011 Mittel in Höhe von 100 Mio. Euro für über 40 Vorhaben vorgesehen. Zur Erprobung innovativer Maßnahmen und Verfahren an Gleisanlagen im Bereich des Oberen Mittelrheintals wurden in 25 Einzelprojekten zwischen Koblenz und Bingen mehr als 20 km Bahnstrecke mit niedrigen Schallschutzwänden, Schienenstegdämpfern oder Schienenschmiereinrichtungen ausgerüstet. Die Eisenbahnbrücke in Lahnstein wurde entdröhnt. Insgesamt wurden mehr als 16 Mio. Euro investiert.

Weiter macht der Petitionsausschuss darauf aufmerksam, dass die Bundesregierung im Rahmen des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets mit dem Pilotprojekt „Leiser Rhein“ die Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen auf geräuscharme Bremsen insbesondere im anerkannt hoch belasteten Rheinkorridor verfolgt. Mit einem Innovationsprogramm, das einer Beschleunigung der allgemeinen Zulassung innovativer Komponenten dient, sollen neuartige Verbundstoff-Bremssohlen (sogenannte K- und LL-Bremssohlen) kostengünstig weiterentwickelt werden. Ein Pilotprojekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“ zur Lärminderung in der Güterwagenbestandsflotte ist bei einer Laufzeit von vier Jahren mit Mitteln von insgesamt 40 Mio. Euro ausgestattet. Ende des Jahres 2010 erging der erste Förderbescheid für die Umrüstung von 1.250 Güterwagen. Der erste aus umgerüsteten Güterwagen bestehende Zug wurde am 1. Oktober 2012 in Bingen der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ferner trat am 9. Dezember 2012 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem in Kraft. Damit wird das Ziel verfolgt, Schienenlärm deutlich und dauerhaft zu verringern. Das neue Preisgefüge sieht höhere Entgelte für Züge mit nicht modernisierten Bremssystemen und einen Bonus für Güterwagen vor, die auf lärmmindernde

Technologien umgerüstet wurden. Damit wird ein wirtschaftlicher Anreiz zur Umrüstung des Wagenbestandes auf leise Bremstechnik gesetzt. Der Bund ergänzt die zusätzlichen Einnahmen für die Laufzeit von acht Jahren um die gleiche Summe, maximal um 152 Mio. Euro. Die Gesamtmittel werden wiederum in einem Fonds verwaltet, aus dem die Umrüstung von Güterwagen auf lärmärmere Komponenten gefördert wird.

Die Initiative steht im Einklang mit der Mitteilung der Europäischen Kommission vom 8. Juli 2008 zu Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand (KOM [2008] 432 endg.). Die Verkehrslärmschutzpolitik der Bundesregierung unterstützt insofern die gleichgerichteten Bestrebungen auf europäischer Ebene.

Der Ausschuss weist auf die Broschüre des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „Lärmschutz im Schienenverkehr“ hin (www.bmvi.de → Service → Publikationen → Lärmschutz im Schienenverkehr, Broschüre vom 24. April 2013). Dort werden die wissenschaftlichen Hintergründe und die verschiedenen Ansätze zur Bekämpfung des Problems dargestellt.

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II bildet einen weiteren Baustein für den wirksamen Verkehrslärmschutz und nachhaltige Mobilität. Ausgehend von 2008 bis zum Jahr 2020 werden in diesem Rahmen die Entlastung von Lärmschwerpunkten, die Reduzierung der Verkehrslärmbelastung trotz steigenden Verkehrsaufkommens und die Minderung der Belastung im Schienenverkehr um 50 Prozent verfolgt.

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass das Lärminderungsziel für den Schienenverkehr ambitioniert ist. Es bezieht sich auf Schwerpunkte in besiedelten Bereichen der hoch belasteten Strecken des Güterverkehrs. Dort werden mit einer Senkung der Geräuschgrenzwerte sowie mit Maßnahmen am Fahrweg und am Fahrzeugbestand möglichst kurzfristig wirksame Verbesserungen angestrebt, um die bislang nicht ausgeschöpften technischen Optimierungsmöglichkeiten von Schienenfahrzeugen bald zu verwirklichen.

Anfang des Jahres 2012 wurde vom Bundesverkehrsministerium eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Studie für den Eisenbahnkorridor Köln-Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe in Auftrag gegeben, nachdem die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung 2010 gezeigt hatten, dass für den Bereich kein geeignetes verkehrliches Konzept existiert. Ziel der Studie ist die Entwicklung einer Gesamtkonzeption für den verkehrlich hoch belasteten Eisenbahnkorridor. Ausgehend von den verkehrlichen Erfordernissen soll der Infrastrukturbedarf definiert werden,

ohne dass Festlegungen getroffen werden. Am Ende soll eine tragfähige Lösung stehen, die wirtschaftlich umgesetzt werden kann und damit Aussicht auf Berücksichtigung im neuen Bundesverkehrswegeplan hat. Die Ergebnisse dieser Studie werden noch im Laufe des Jahres 2014 erwartet.

Ferner weist der Ausschuss darauf hin, dass der Haushaltsausschuss des 17. Deutschen Bundestages in seiner 111. Sitzung am 12. Dezember 2012 der vom Bundesverkehrsministerium aufgestellten Projektliste für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II zugestimmt hat. Damit wurde u. a. beschlossen, 40 Mio. Euro in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zu investieren, um Menschen vom Schienenlärm zu entlasten. Mit diesem Betrag wird ein „Sonderprogramm Lärmschutz Schiene“ finanziert, wonach an exponierten Abschnitten des Schienennetzes durch Verwendung vorrangig innovativer Maßnahmen und Erprobung neuer Technologien die Lärmbelastung gesenkt und damit die klassischen Lärmschutzmaßnahmen wirksam ergänzt werden. Allein im Mittelrheintal stehen für die Jahre 2013 und 2014 fast 23 Mio. Euro zur Verfügung.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der 17. Deutsche Bundestag am 29. November 2012 dem Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zugestimmt hat. Das Ergebnis ist der Wegfall des sogenannten Schienenbonus – Lärm, der von Eisenbahnstrecken ausgeht, wird ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr geringer gewichtet als die von anderen Verkehrsträgern ausgehenden Geräuschemissionen.

Der Ausschuss befürwortet die Konstituierung des Beirates Leiseres Mittelrheintal im Dezember 2012. Der Beirat hat die Aufgabe, weitere technische Maßnahmen zur Lärminderung vor Ort zu erarbeiten, den finanziellen Aufwand zu ermitteln und Vorschläge zur Finanzierung zu erarbeiten. Ziele sind die Verbesserung und Intensivierung des Dialogs zwischen den Beteiligten aus Politik, Bund, Ländern, Bahnsektor sowie den Anwohnern.

Der Petitionsausschuss begrüßt die bereits ergriffenen sowie zukünftig vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ausdrücklich. Der Ausschuss kann die belastende Situation für die Menschen im Oberen Mittelrheintal nachvollziehen. Insbesondere unter Berücksichtigung der bis zum Jahr 2025 zu erwartenden erheblichen Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene in der Mittelrheinachse erwartet der Petitionsausschuss, dass weitere Infrastrukturkonzepte entwickelt werden. Diese müssen einen bedarfsgerechten Ausbau der Kapazitäten gewährleisten und gleichzeitig die Notwendigkeit intensivierte Lärmschutzes berücksichtigen.

Alle erwähnten Drucksachen und Protokolle der Plenardebatten können über das Internet unter www.bundestag.de eingesehen werden. Insofern wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Der Petitionsausschuss stellt zusammenfassend fest, dass dem Petition durch eine ganze Reihe verschiedener Bemühungen und Ansätze entsprochen worden ist. Mit Blick auf die weiterhin bestehende Problemlage auf der einen und die notwendige infrastrukturelle Entwicklung auf der anderen Seite empfiehlt der Petitionsausschuss im Ergebnis, die Petition der Bundesregierung – dem BMVI – als Material zu überweisen und sie den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, soweit es um die besondere Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Entwicklung des Eisenbahnkorridors Köln-Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe geht. Im Übrigen empfiehlt er, das Petitionsverfahren abzuschließen.

Der von der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem BMVI – zur Erwägung zu überweisen und den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, ist mehrheitlich abgelehnt worden.