

Rede zum Thema Bahnlärm im Landtag am 22.03.2012

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Bahnlärm ist zu einer Geißel geworden, unter der die Menschen im Rheintal und auch im Moseltal in Rheinland-Pfalz in besonderer Weise wesentlich mehr als in anderen Regionen Deutschlands leiden. Der Bahnlärm im Rhein- und Moseltal schadet der Gesundheit der Menschen, weil dieser Lärm dort sehr intensiv ist- Er mindert den Wohnwert und die Lebensqualität in einem, wie ich denke, unerträglichen Maß. Deshalb war und ist es ein gutes und starkes Zeichen, dass wir uns in diesem Landtag darin einig sind und auch in der Vergangenheit einig waren, den Menschen in diesen Tälern zu helfen, dass der Bahnlärm nicht weiter zunehmen darf. Es muss alles getan werden, damit der Bahnlärm abnimmt. Es ist gut, dass bei diesem für die Menschen in Rheinland-Pfalz so wichtigen Thema auch in den vergangenen sechs Jahren, alle in diesem Haus stattgefundenen Abstimmungen einstimmig waren und die gestellten Anträge einstimmig auf den Weg gebracht wurden, egal von welcher Fraktion diese Anträge kamen und initiiert worden sind.

Es ging immer darum, eine möglichst starke politische Komponente in die Diskussion mit den Bürgerinitiativen und mit den Menschen aus der Region einzubringen, die sich auch für die Dinge einsetzen. Dadurch ist es uns gemeinsam gelungen, dieses Thema ebenfalls in Berlin auf die Tagesordnung zu bringen. Dies ist auch beim heutigen Antrag der Fall, in dem natürlich viele Dinge, die in der Vergangenheit bereits diskutiert worden sind, wiederholt werden, aber dies ist gut, wichtig und richtig so. Eine Reihe von notwendigen Maßnahmen, die seitens der CDU bereits seit langem gefordert wurden, hat dieses Haus zusammen mit den politisch berechtigten Forderungen der Menschen und Bürgerinitiativen in Berlin auf die Tagesordnung gebracht. Dies habe ich bereits zuvor betont. Trotz allem was noch zu tun ist, haben wir auch Erfolge erzielt, auf die man meiner Meinung nach bewusst hinweisen kann.

Seit 2009 wurden verschiedene Schallschutz- und Schallvermeidungsmaßnahmen im Mittelrheintal eingerichtet und umgesetzt. 13 innovative Technologien wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II bundesweit im Rahmen von 88 Einzelprojekten auf ihre Praxistauglichkeit hin getestet. Wenn sich innovative Ideen im Test bewähren, können sie auch im Mittelrheintal eingesetzt werden und zu einer Verbesserung der Situation führen.

Am 09. Dezember 2012 soll das lärmabhängige Trassenpreissystem eingeführt werden. Die Vorbereitungen dazu sind in vollem Gange. Man liegt auf der Bundesebene im Zeitplan. Noch in der ersten Hälfte dieses Jahres beginnt die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen für den Güterverkehr mit sogenannten Flüsterbremsen.

Trotz dieser zum Teil positiven Signale ist es richtig, heute die Forderungen noch einmal zu formulieren und ihnen entsprechenden Nachdruck zu verleihen.

Frau Schmitt, es gehört aus meiner Sicht zur Ehrlichkeit und Redlichkeit auch gegenüber den Menschen im Mittelrheintal hinzu, dass wir keine falschen Hoffnungen wecken. Deshalb will ich deutlich sagen, dass es nach dem jetzigen Kenntnisstand schwierig sein wird, eine Tempobeschränkung aus Lärmschutzgründen anzuordnen. Die Verkehrsunternehmen haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Bereitstellung der Infrastruktur. In diesem Bereich ist die Situation anders als im Straßenverkehr. Deshalb sind die Politiker in Berlin gefordert, nach Wegen zu suchen, um eine solche Maßnahme umsetzen zu können.

An diesem Punkt wird aber noch ein anderes Kernproblem des Gütertransports deutlich. Wenn es möglich wäre, die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren, bedeutet dies, dass wir eine Reduzierung der Güterzüge insgesamt in diesem Tal und damit auch eine Reduzierung der Transportkapazitäten hätten.

Derzeit haben wir dazu keine Alternative auf der Schiene. Das bedeutet, dass automatisch dieses Gütervolumen auf die Straße umgelenkt und dort transportiert werden müsste. Hier haben wir es mit zwei gegenläufigen Zielen zu tun. Wir wollen einerseits den Gütertransport auf der Schiene, aber wollen andererseits natürlich auch den Schutz der Anwohner in den Flusstälern. Gerade deswegen und nicht nur deswegen brauchen wir dringend die Ausweichstrecke.

Wir müssen nicht nur die Menschen vom Bahnlärm entlasten, sondern wir brauchen auch dringend zusätzliche Transportkapazitäten, um den prognostizierten Gütertransportzuwachs bewältigen zu können. Frau Schmitt, Sie haben diesen Punkt angesprochen. Das ist nur über die Alternativstrecke möglich.

Schon heute kommt es aufgrund des Güterverkehrsaufkommens im Mittelrheintal zu Verzögerungen bei den Personenzügen. Wir brauchen aber auch einen funktionierenden Personennahverkehr im Mittelrheintal, weil dies ebenfalls für die dortige Infrastruktur wichtig ist.

Natürlich bedeutet der Bau einer Alternativstrecke und die Entlastung des Mittelrheintals nicht automatisch, dass wir künftig

ein bahnloses Rheintal haben werden. Wir brauchen weiter diese Infrastrukturmaßnahme im Rheintal.

1996 hat sich die Bundesregierung mit dem Vertrag von Lugano verpflichtet, die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als Zulaufstrecke zum Gotthardtunnel auszubauen, weil man schon damals davon ausgegangen ist und wusste, dass eine entsprechende Erhöhung der Güterverkehrszüge in diesem Bereich auch durch den Ausbau der Häfen, zum Beispiel Antwerpen, zu verzeichnen sein wird und dass man dafür Vorsorge treffen muss. Meine Damen und Herren, damit war schon damals klar, dass Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg Transitländer für Güterzüge von Amsterdam nach Genua sein werden.

Die Landesregierung von Baden-Württemberg hat es vor 15 Jahren verstanden, den Bund mit in die Pflicht zu nehmen, damit die notwendigen Investitionen ins Schienennetz umweltverträglich erfolgen können. Dies wurde offensichtlich – das muss man heute bedauern – von der damaligen rheinland-pfälzischen Landesregierung so nicht erkannt, sodass die damaligen Chancen nicht ergriffen worden sind. Das wären 15 Jahre gewesen, die wir im Kampf gegen den Bahnlärm im Rheintal gewonnen hätten.

Die CDU hat dann aber vor 5 Jahren als erste Partei im rheinland-pfälzischen Landtag eine Ausweichstrecke gefordert. Dem damaligen Wirtschaftsminister Hering muss ich vorwerfen, dass er seinerzeit erklärt hat, dass dieses Thema erst im Jahr 2015 anzupacken sei. Aus der heutigen Sicht betrachtet sind das bislang 5 verlorene Jahre.

Meine Damen und Herren, deswegen ist es gut, dass jetzt auch die Regierungsfractionen in diesem Antrag Wert darauf legen, dass schnell die notwendigen Schritte eingeleitet werden, so wie wir als CDU das in den vergangenen Jahren immer gefordert haben.

Meine Damen und Herren, wir haben seinerzeit die Eifelstrecke mit in die Diskussion eingebracht. Auch dies war damals von der SPD nicht gewollt. Wir sind froh, dass die linksrheinische Variante jetzt auch mit in die Diskussion einbezogen wird, weil wir dies für sachlich geboten halten. Meine Damen und Herren, diese Variante wird zunehmend in den Fachmedien und den Fachkreisen diskutiert. In diesem Zusammenhang darf ich auf das Umweltbundesamt verweisen, das in seiner Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2010 festgehalten hat, die Eifelstrecke über Gerolstein und Bitburg müsse zu einem Bypass mit dem Ziel ausgebaut werden, die Rheinschiene und die Moselstrecke zu entlasten.

Meine Damen und Herren, es ist gut und auch nur konsequent, dass jetzt schon und nicht erst 2015 der Bund in Zusammenarbeit mit den betroffenen Ländern eine Studie zur Realisierung einer Alternativstrecke zum Mittelrheintal in Auftrag gegeben hat. Der heutige Antrag ist ein Appell an die Landesregierung, dabei offensiv die Bedürfnisse der Menschen in den Flusstälern von Rheinland-Pfalz zu vertreten. Frau Schmitt, dieses Ziel hat die CDU auch in der Vergangenheit immer mit verfolgt. Dieses Ziel wird die CDU weiter verfolgen.

Wir bieten weiterhin die Zusammenarbeit in der Sache an. Wir werden uns selbstverständlich weiter für die Interessen der Menschen in den Flusstälern einsetzen.