

Antrag

der Abgeordneten Karin Binder, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Harald Koch, Katrin Kunert, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Schutz vor Schienenverkehrslärm im Rheintal und andernorts

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Lärm macht krank – physisch und psychisch. Das gilt insbesondere für hohe Spitzenlärnwerte in der Nacht, aber auch für anhaltenden Lärm am Tage. Die gesundheitlichen Schäden für die Menschen sind wissenschaftlich nachweisbar. Dazu gehören unter anderem Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Brustkrebs, psychische Störungen und Entwicklungsverzögerungen bei Kindern. Lärm belästigt im Alltag, stört die Kommunikation und ist eine Form der Umweltverschmutzung, bei der die Betroffenzahlen am schnellsten steigen. Das Leiden der Betroffenen und die Folgekosten für die gesamte Gesellschaft sind erheblich.

Alle Menschen in Deutschland haben Anspruch auf Schutz vor Verkehrslärm, unabhängig davon, ob sie an einer Autobahn, an einem Schienenweg, im Einzugsbereich eines Flughafens oder an stark frequentierten Wasserstraßen wohnen, unabhängig davon, ob sie in einer Stadt oder in einem ländlichen Raum leben, und unabhängig davon, ob sie an einem bestehenden Verkehrsweg wohnen oder dort, wo ein Verkehrsweg neu entstehen oder ausgebaut werden soll.

Deshalb ist es die Aufgabe der Politik, Lärm durch Schutzmaßnahmen soweit zu mindern, dass Anwohnerinnen und Anwohner keinem unzumutbaren Lärm ausgesetzt sind. Das gilt in besonderem Maße nachts. Lärm durch Anlagen sozialer Zweckbindung und Kinderlärm sind hiervon auszunehmen.

Aktiver Lärmschutz – insbesondere die Reduzierung der Lärmentstehung – ist dabei immer dem passiven Lärmschutz voranzustellen. Passiver Lärmschutz, zum Beispiel durch Lärmschutzfenster mit Belüftungseinrichtungen, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Den Lärm in seiner Entstehung zu reduzieren hilft, direkte Folgekosten durch hohe bauliche Aufwendungen für passiven Lärmschutz und indirekte Folgekosten in den Kommunen, bei Krankenkassen und den Trägern von Renten- und Pensionskassen zu vermeiden.

Schienengüterverkehr bietet mit Blick auf die Umwelt und das Klima gegenüber dem Transport auf der Straße und in der Luft erhebliche Vorteile. Dies ist aber kein Grund dafür, den Schutz vor Schienenverkehrslärm zu vernachlässigen. Tatsächlich müssen insbesondere an sehr stark frequentierten Strecken wie an Mittel- und Oberrhein besonders große Anstrengungen unternommen werden, Schienenverkehrslärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. bis zum Sommer 2011 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vorzulegen, in dem – verbunden mit Fristenregelungen – die Grenzwerte der 16. BImSchV auch auf Bestandsstrecken von Schienenwegen und öffentliche Straßen ausgedehnt werden. Dabei ist vorzusehen,
 - dass der sog. Schienenbonus in § 3 und der Anlage 2 (Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der behaupteten geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) ab 2012 gestrichen wird,
 - dass der nächtliche Immissionsgrenzwert für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete (§ 2 Absatz 1 Nummer 3) dem von allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten (§ 2 Absatz 1 Nummer 2) gleichgestellt wird,
 - dass bei Schienenwegen für die Ermittlung insbesondere des nächtlichen Lärms analog zum Fluglärmgesetz auch Einzelschallereignisse und nicht ausschließlich Dauerschallpegel (Mittelungspegel) berücksichtigt werden,
 - dass spätestens im Jahre 2020 an allen Schienenwegen des Bundes und an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Werte der 16. BImSchV angewendet werden,
 - dass die 20 Prozent der am höchsten belasteten Abschnitte an bestehenden Schienenstrecken bis zum Jahr 2015 einer Lärmsanierung zu unterziehen sind,
 - dass für Verkehrswege, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, andere Übergangsfristen möglich sind und
 - dass in der Planung für den Haushalt 2012 mindestens eine Verdopplung der jeweiligen Mittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes vorgenommen wird und zukünftig auf die gegenseitige Deckungsfähigkeit dieser Titel mit anderen investiven Titeln verzichtet wird;
2. zu prüfen, ob zum Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Schienenverkehrslärm an besonders belasteten Streckenabschnitten insbesondere nachts Geschwindigkeitsbeschränkungen für laute Güterzüge angeordnet werden können, wenn andere Maßnahmen nicht zügig umgesetzt werden, und dem Deutschen Bundestag hierzu bis Ende 2011 Bericht zu erstatten;
3. bis Ende 2012 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorzulegen, in dem
 - für den Lärmschutz insbesondere an Straßen und Schienenwegen aktivem Lärmschutz ausdrücklich Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen eingeräumt wird,
 - § 41 Absatz 2 gestrichen wird,
 - § 42 Absatz 2 dahingehend ergänzt wird, dass nicht nur die Erstinvestitionen erstattet werden, sondern auch die für die Aufrechterhaltung und den Betrieb erforderlichen Kosten, und
 - eine integrierte Betrachtung und Minderung des Verkehrslärms, der sich durch die Kumulierung bei parallel verlaufenden Bundesfernstraßen und Schienenwegen ergibt, vorgeschrieben wird, wie das mit der DIN 18005-1 geschieht;

4. sich auf EU-Ebene bei den Verhandlungen über die Revision des sog. 1. Eisenbahnpaketes (Ratsdok. 13789/10, KOM(2010) 475 endg.) intensiv dafür einzusetzen, dass die von der EU-Kommission vorgeschlagene verbindliche Einführung eines lärmabhängigen Bestandteils bei den Schienenwegebenutzungsgebühren mit der Aufstellung eines europäischen Förderprogramms zur Umrüstung von Güterwagen verknüpft wird, um eine Umrüstung aller europäischen Güterwagen mit K- oder LL-Sohlen bis 2020 zu erreichen. Als Zielsetzung sollte dabei gelten, dass bis 2015 mindestens 50 Prozent aller Güterwagen entsprechend umgerüstet werden;
5. bis zur Vorlage eines europäischen Förderprogramms als Sofortmaßnahme das nationale Förderprogramm „Leiser Rhein“ auf 100 Mio. Euro auszuweiten und über das Jahr 2012 hinaus zu verlängern. Die für die Umsetzung des Programms hinderliche Vorgabe einer festgelegten Anzahl von Fahrten im Mittelrheintal ist so zu modifizieren, dass zwar die Menschen im Mittelrheintal weiter im besonderen Maße entlastet werden, andererseits aber die Akzeptanz des Förderprogramms bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöht wird;
6. das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken zukünftig nur in Zusammenhang mit eindeutig geregelten Sanktionen bei Nichteinhaltung der durchzuführenden Maßnahmen durch das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen lärm mindernd zu berücksichtigen. Die Auflagen zur Anwendung des BüG sind an neueste Erkenntnisse anzupassen. Die tatsächliche Wirkung des BüG in Abhängigkeit von mit Verbundstoffbremssohlen ausgestatteten Güterwagen ist bis Ende 2012 wissenschaftlich fundiert zu überprüfen und die unterstellte lärm mindernde Wirkung ist gegebenenfalls anzupassen;
7. in der Planung für den Haushalt 2012 eine deutliche Aufstockung der Mittel für Investitionen in Schienenwege des Bundes vorzunehmen, damit sowohl für die erhöhten Anforderungen des Schutzes vor Schienenverkehrslärm als auch für das Auflösen des Investitionsstaus bei Schienenwegen des Bundes ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Spätestens 2014 ist hierfür jährlich die Summe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr bereit zu stellen. Auch die Strecken nichtbundeseigener Bahnen dürfen aus diesen Mitteln finanziert werden;
8. die Planungen für den Ausbau der A 5 südlich von Offenburg einzustellen;
9. eine erste Tranche für den Bau des seit langem planfestgestellten Rastatter Tunnels in der Planung für den Haushalt 2012 vorzusehen und bei der Deutschen Bahn AG darauf zu dringen, dass dessen Realisierung bis 2017 gewährleistet wird;
10. der Deutschen Bahn AG umgehend mitzuteilen, dass sie für die von ihr geplante Streckenführung zwischen Offenburg und dem Katzenberg-Tunnel für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte keine Bundesmittel erhalten wird, solange nicht in einem offenen und transparenten Verfahren gemeinsam mit allen betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessenvertretungen eine akzeptable Trassenführung und -ausgestaltung beraten und gefunden wurde. Dazu ist
 - eine adäquate Entscheidungsgrundlage mit aussagekräftigen Lärmkarten der Lärmbetroffenheiten zu erstellen, wie sie bei der Planung der Flugrouten des Airport Berlin Brandenburg International BBI erstellt wurden bzw. werden,
 - die Planung einer in Teilen auf bis zu 250 km/h Maximalgeschwindigkeit ausgelegten ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke zu verwerfen und die Planung und den Bau einer reinen, durchgehenden Güterverkehrsstrecke

- mit höchsten Lärmschutzstandards zu beauftragen, deren – möglichst siedlungsferne – Trassierung wegen der geringeren Maximalgeschwindigkeit flächensparender realisiert werden könnte,
- die bestehende Strecke im Rheintal durch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen, insbesondere an den Bahnsteigen des Schienenpersonennahverkehrs, sowie zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen und geringfügige Beschleunigung für den Schienenpersonennah- und -fernverkehr zu erüchtigen,
 - entweder durch die Trassenpreisgestaltung oder durch ordnungsrechtliche Vorgaben zu verhindern, dass der Schienengüterverkehr statt auf für den Güterverkehr explizit vorgesehenen Trassen doch auf den alten Strecken durch die Siedlungsgebiete fährt,
 - bei den weiteren Planungen ab sofort die Abschaffung des Schienenbonus zu Grunde zu legen;
11. die bisherigen Empfehlungen und zukünftigen Beschlüsse der regionalen Arbeitsgruppen und des „Projektbeirates Rheintalbahn“ aufzugreifen und umzusetzen bzw. entsprechend auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken;
 12. bis zum Sommer 2011 einen Gesetzentwurf vorzulegen, in dem die Lehren aus den missglückten Planungen für Stuttgart 21 und den Ausbau der Rheintalbahn für die Planungsverfahren gezogen werden. Dabei ist das Ziel nicht lediglich darin zu sehen, Akzeptanz für behördliche Planungen zu schaffen. Vielmehr sollen die Vorhabenträger vor Beginn einer konkreten Projektplanung in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessenvertretungen zunächst eine gemeinsame Entscheidung auch über das Ob einer Maßnahme treffen. Ferner sind in den weiteren Verfahrensschritten eine durchgängige, offene Kommunikation und umfassende Information der Bevölkerung zu gewährleisten, ebenso wie die umfassende Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie deren Interessenvertretungen im Sinne der von Deutschland ratifizierten Aarhus-Konvention. Dies bedingt die Rücknahme der im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz von 2006 eingeführten Möglichkeit, den Erörterungstermin entfallen zu lassen.

Berlin, den 16. März 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Alle Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrswegen haben den gleichen Anspruch auf den Schutz vor Lärm. Es gibt keinen sachlichen Grund, lediglich den Anwohnerinnen und Anwohnern von solchen Verkehrswegen, die ausgebaut werden sollen bzw. die neu gebaut werden sollen, einen anspruchsvollen Lärmschutz zu gewähren. Die bestehende Rechtslage gewährt einen relativ anspruchsvollen Lärmschutz an Verkehrswegen nur dann, wenn die 16. BImSchV zur Anwendung kommt, d. h. beim Neubau von Verkehrswegen oder einem erheblichen baulichen Eingriff. Für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehender Trassen gibt es lediglich freiwillige Programme zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes. Auf diese haben Anwohnerinnen und Anwohner entlang bestehender Verkehrswege anders als bei der 16. BImSchV keinen Rechtsanspruch. Nach Ansicht einiger Bürgerinitiativen wird dieser Zusammenhang sogar als

Druckmittel gegen Anwohnerinnen und Anwohner eingesetzt, die sich gegen den geplanten Ausbau eines Verkehrsweges wehren. Ihnen wird mehr Lärmschutz nur dann in Aussicht gestellt, wenn der Ausbau des Verkehrsweges realisiert werden kann. Der Zusammenhang von Ausbau und Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm führt offenkundig auch dazu, dass beim Ausbau von Schienenwegen auf die Abschnitte in den Städten, die besonders große Lärmschutzmaßnahmen zur Folge hätten, verzichtet wird, so z. B. bei den in Berlin gelegenen Abschnitten der Strecken Berlin–Frankfurt (Oder) und Berlin–Cottbus (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/4548).

Zu begrüßen ist, dass mit dem Bundeshaushalt 2010 die Auslöswerte für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A) gesenkt wurden. Bedauerlicherweise erfolgte dies nicht für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes. Auch der Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP zur „schrittweisen Abschaffung des Schienenbonus“ folgten bislang keine Taten.

Innerhalb der nächsten zehn Jahre sollen alle bestehenden Schienenwege des Bundes und Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Grenzwerte der 16. BImSchV einhalten. Die 16. BImSchV ist entsprechend zu novellieren. Dies hat einen Mittelmehrbedarf zur Folge. Zu berücksichtigen ist dabei auch die umgehende, gänzliche Streichung des sog. Schienenbonus, der zu einem Abschlag von 5 dB(A) auf die errechneten Lärmimmissionen führt. Nach heutigem Stand der Lärmmedizin ist der Schienenbonus insbesondere auf hoch frequentierten Strecken nicht zu rechtfertigen. Ein stufenweiser Abbau des Schienenbonus, wie ihn die Koalition der CDU/CSU und FDP plant, ist nicht zielführend. Dies würde eine mehrmalige Änderung der Grenzwerte bedingen, wodurch zeitlich versetzt unterschiedliche Grenzwerte in verschiedenen Planfeststellungsabschnitten eines Projektes gelten würden.

2. Der baden-württembergische Ministerpräsident Stefan Mappus und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, besichtigten am 18. Februar 2011 einige Schienenstreckenabschnitte der Rheintalbahn. Nach Aussagen von Anwohnerinnen und Anwohnern führen in dieser Zeit in Herbolzheim die Züge so langsam, dass der Lärm sehr gering war. Wenn Züge für den einmaligen Besuch des Ministerpräsidenten langsamer fahren können, dann muss dies auch zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner möglich sein, die dem Lärm Tag und Nacht dauerhaft ausgesetzt sind.
3. Aktivem Lärmschutz ist Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen, da passiver Lärmschutz immer mit z. T. erheblichen Beeinträchtigungen für die Betroffenen einhergeht. Schallschutzfenster mit Belüftungseinrichtungen reduzieren den Lärm nur bei geschlossenen Fenstern, die Nutzung von Balkonen, Terrassen und Gärten ist vielen Betroffenen nur unter großen Beeinträchtigungen möglich.

§ 41 Absatz 2 BImSchG besagt, dass Lärmschutzmaßnahmen dann nicht durchgeführt werden sollen, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen“. Dies nutzt die Bundesregierung als Vorwand dafür, den Lärmschutz zurückzustellen (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/860).

In der Lärminderungsplanung (§§ 47a bis 47f BImSchG) werden die Hauptverkehrswege jeweils getrennt betrachtet, ebenso wie für Straßen und Schienenwege in der 16. BImSchV auf Basis der §§ 41 bis 43 BImSchG jeweils nur isoliert betrachtet Grenzwerte eingehalten werden müssen. Deshalb werden zwar vielfach auf den jeweiligen Verkehrswegen die Grenzwerte bzw. die Auslöswerte für die Lärmsanierung eingehalten, die kumulierte Lärmimmissi-

sion bei den Anwohnerinnen und Anwohnern liegt dennoch deutlich über den zulässigen Werten (s. Antwort auf die Schriftliche Frage 115 auf Bundestagsdrucksache 17/4350).

4. Die EU-Kommission sieht in ihrem Vorschlag zur Revision des sog. 1. Eisenbahnpaketes (Ratsdok. 13789/10, KOM(2010) 475 endg.) vor, dass Schienenwegebenutzungsgebühren, sog. Trassenpreise, nach dem Lärmaufkommen differenziert werden müssen. Die in diesem Richtlinienentwurf enthaltene Bedingung, dass dies nur dann gelte, wenn auch auf den Straßen Lärmkosten angelastet werden dürfen, bedeutet keine Gleichbehandlung zwischen Schiene und Straße, weil die Erhebung von Trassengebühren auf der Schiene zwingend vorgeschrieben werden soll, die Einführung einer Lkw-Maut aber im Ermessen der Mitgliedstaaten steht, wovon sowohl die Wegekosten wie auch die externen Kosten – von denen Lärm nur ein Teil ist – betroffen sind.

Durch lärmabhängige Trassenpreise soll ein finanzieller Anreiz für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geschaffen werden, in ihren Zügen Güterwagen mit neuen, lärmarmen Laufwerks- und Bremsbauarten einzusetzen. Dadurch werden aber die Kosten der Umrüstung (gegebenenfalls Neubeschaffung) auf die EVU und Fahrzeughalter abgewälzt, was einen Anstieg der Transportpreise zur Folge hätte. So lange keine verpflichtende Anlastung von Wegekosten und externen Kosten auf der Straße vorgeschrieben ist, würde dies einen Wettbewerbsnachteil für den Schienengüterverkehr bedeuten. Deswegen muss die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise durch ein europäisches Förderprogramm zur Umrüstung begleitet werden. Durch ein solches europäisches Förderprogramm können die beihilferechtlichen Schwierigkeiten voraussichtlich am besten gelöst werden.

5. Beim bereits Ende 2007 im Zuge der Aufstellung des Bundeshaushalts 2008 beschlossenen nationalen Pilotprojekt zur Förderung der Umrüstung von Güterwagen hat es leider wegen erheblicher beihilferechtlicher Bedenken der EU-Kommission bis zum Oktober 2010 gedauert, bis die ersten Förderbescheide zur Umrüstung von zunächst nur 1 250 (geplant sind 5 000) Güterwagen auf Basis der Förderrichtlinie „Leiser Rhein“ erteilt werden konnten (siehe Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Januar 2011, Ausschussdrucksache 17(15)148). Der mäßige Erfolg der nationalen Förderrichtlinie liegt darin begründet, dass „Fördervoraussetzung ist, dass die Güterwagen innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren schwerpunktmäßig auf den Rheinstrecken eingesetzt werden“ müssen; diese Einschränkung des Fahrzeugumlaufes schreckt die meisten Fahrzeughalter ab (siehe Antwort der Bundesregierung vom 8. März 2011 auf die Schriftliche Frage 116 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 17/5016). Auch wenn das Mittelrheintal die am stärksten vom Schienenverkehrslärm betroffene Region ist, sollte diese Förderrichtlinie aus Gründen der breiteren Akzeptanz und somit auch einer größeren Wirkung überarbeitet werden.
6. Wegen der lärmmindernden Wirkung des Verfahrens des BüG wird den Planungsträgern bei ihren Lärmberechnungen ein Abschlag von 3 dB(A) bewilligt, wodurch sich die Anforderungen für den Lärmschutz entsprechend reduzieren. Diese Minderung um 3 dB(A) ist durchschnittlich zu erreichen. BüG bedeutet, dass auf den entsprechenden Strecken zwei Mal im Jahr Messfahrten durch das EIU stattzufinden haben. Wird dabei – verursacht durch Riffelbildung der Schienenlaufläche – eine Überschreitung des jeweilig zulässigen Wertes um 3 dB(A) festgestellt, muss das EIU die Schienenlaufläche schleifen, um den Wert wieder zu unterschreiten. Die Messprotokolle müssen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unaufgefordert vorgelegt werden; die Durchführung der Messfahrten wird vom EBA im Rahmen der Vollzugskontrolle

überwacht. Bei Nichteinhaltung durch das EIU wird i. d. R. vom EBA lediglich eine Langsamfahrstelle angeordnet, Sanktionen werden nicht verhängt. Die Folgen einer nachlässigen Instandhaltung werden somit bei der derzeitigen Verfahrensweise auf die EVU bzw. deren Kunden – hier vor allem Reisende im Schienenpersonenverkehr – abgewälzt.

Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat ergeben, dass das BüG in der Praxis nicht die erhoffte Wirkung hat. Ursächlich dafür ist nach Auffassung der Autoren, dass ein Schleifen erst bei einer Überschreitung um 3 dB(A) erfolgen muss; dieser Wert sollte reduziert werden. Auf Strecken mit hohem Güterverkehrsaufkommen beträgt die tatsächliche Wirkung durch das BüG nur 1,4 statt 3 dB(A) (www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/2392.htm). Die Wirkung des BüG beim Verkehr von Güterzügen im Vergleich zum Einsatz von „Altfahrzeugen“ und Fahrzeugen mit lärmarmen Laufwerks- und Bremsbauteilen ist vertieft zu überprüfen. Zudem darf das BüG nur dann zu einer Minderung der Lärmschutzaufgaben führen, wenn das tatsächliche Schleifen gewährleistet ist. Daran bestehen derzeit berechnete Zweifel. Deswegen ist die Bundesregierung aufgefordert, nicht nur die Einhaltung des BüG konsequent zu überwachen. Vielmehr ist eine klare Regelung für Sanktionen zu schaffen, wenn das EIU seiner Verpflichtung nicht nachkommt.

7. Die De-facto-Senkung der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen um 5 dB(A) durch die Abschaffung des Schienenbonus hat einen Mittelmehrbedarf zur Folge. Trotz sinnvoller Einsparmöglichkeiten im Etat für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen durch den Verzicht auf wenig bis gar nicht verkehrswirksame Großprojekte wie Stuttgart 21 sind in der Summe für die erforderliche Neuausrichtung der Schieneninvestitionspolitik deutlich höhere Aufwendungen nötig. Alle Schienenverkehrsexperten sind sich darin einig, dass mindestens eine Summe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen notwendig ist. Deutschland investiert seit Jahren pro Einwohner nachweislich nur einen Bruchteil von dem, was andere Industriestaaten in den Neu- und Ausbau von Schienenwegen investieren (Schweiz mehr als fünf Mal so viel, Österreich mehr als vier Mal so viel, Quelle: STUTTGARTER ZEITUNG vom 24. Oktober 2009).

Bei der Straße ergeben sich durch die Ausweitung der 16. BImSchV auf Bestandsstrecken höhere Anforderungen für den Lärmschutz und damit zusätzliche Aufwendungen nur für die Lärmsanierung an bestehenden Strecken. Einhergehend mit der deutlich zu vergrößernden Kapazität auf der Schiene kann der Straßenneu- und -ausbau zurückgefahren und dafür mehr in den Schutz vor Straßenverkehrslärm und den Erhalt von Bundesfernstraßen investiert werden. Für die Investitionen in Bundesfernstraßen ergibt sich somit insgesamt kein erhöhter Mittelbedarf.

Verkehrspolitik besteht aus mehr als dem Bau von Verkehrsinfrastruktur, um dem – vermeintlich unabwendbaren – Verkehrswachstum Weg zu bereiten. Eine intelligente Verkehrspolitik greift steuernd ein. Durch eine schrittweise Erhöhung der Steuern und Abgaben für den Straßengüterverkehr sind Potenziale zur Verkehrsvermeidung, eine bessere Auslastung und die konsequente Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und in Teilen auch aufs Binnenschiff zu verfolgen.

Im „World Transport Reports“, Edition 2010/2011 der ProgTrans AG wird eine gravierende Revision der bislang unterstellten Wachstumsraten im Güterverkehr vorgenommen. Nach Ansicht der Autoren wird der Güterverkehr in Deutschland bis 2025 (auf Basis des Jahres 2008) nur um 23 Prozent wachsen, im restlichen Europa liegen die Werte noch darunter (Internationales Verkehrswesen, Heft 1/2011, S. 12 ff.). Demgegenüber hat die Bundesregierung zwar angekündigt, für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eine

neue Verkehrsprognose erstellen zu lassen. Bis dahin hält sie aber an der auf völlig unrealistischen Annahmen (wie einem Preis von maximal 60 US-Dollar im Jahr 2030 für ein Barrel Öl und einem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent pro Jahr bis 2025) basierenden Verkehrsprognose 2025 fest, die für den Güterverkehr mit 71 Prozent ein gegenüber den zitierten Zahlen des World Transport Reports drei Mal höheres Wachstum zu Grunde legt (im Fall des Straßengüterfernverkehrs geht die Verkehrsprognose sogar von 84 Prozent aus; Basisjahr ist das Jahr 2004).

8. Vor dem Hintergrund des politischen Zieles eines Stopps bzw. zumindest eines Abbremsens des Wachstums des Straßengüterverkehrs, der unsicheren Verkehrsprognosen selbst bei reiner Trendbetrachtung sowie angesichts der knappen Haushaltsmittel ist der Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen grundsätzlich die falsche Lösung. Dies trifft auch für den geplanten Ausbau der A 5 südlich von Karlsruhe bis Basel von vier auf sechs Fahrstreifen zu. Dieser parallel zur Rheintalbahn geplante Ausbau konterkariert das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Zudem sind laut Anlage 2 der im Auftrag des BMVBS durchgeführten „Verkehrliche(n) Überprüfung der Straßenbauprojekte im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004“ die prognostizierten Belastungen auf der A 5 südlich von Offenburg selbst auf Basis der den Straßenverkehr begünstigenden Verkehrsprognose 2025 in weiten Teilen unter 60 000 Fahrzeugen werktags, wozu ein Ausbau nicht erforderlich wäre.
9. Dass die Erweiterung der Schienenkapazitäten entlang der Rheintalbahn erforderlich ist, steht angesichts der erheblichen Verkehrsbelastung außer Frage. Unverständlich ist, dass der Baubeginn des bereits seit langem planfestgestellten Rastatter Tunnels von Bundesregierung und Deutscher Bahn AG (DB AG) erneut verschoben wurde. Dies umso mehr, als auf den anderen Planfeststellungsabschnitten der Rheintalbahn auf absehbare Zeit nicht gebaut werden kann, denn unabhängig der von Anwohnerinnen und Anwohnern gewünschten Umplanungen fehlt es an Planungsreife.
10. An allen Planfeststellungsabschnitten der Rheintalbahn zwischen Offenburg und dem Katzenberg-Tunnel regt sich berechtigter Protest der Anwohnerinnen und Anwohner gegen die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn AG. Überwiegend würden diese dauerhaft nicht zumutbare Folgen für die Anwohnerinnen und Anwohner zur Folge haben, weswegen einerseits teilweise neue Trassenführungen, andererseits teilweise lediglich Umplanungen auf Basis der Planungen der DB AG erforderlich sind. Bereits bei den bestehenden – wegen der Berücksichtigung des Schienenbonus und des BüG fragwürdigen – Grenzwerten hat die DB ProjektBau GmbH teilweise über 10 Meter hohe Lärmschutzwände geplant. Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Planungen der DB ProjektBau GmbH für den Abschnitt 7.1 in Offenburg nicht zuletzt wegen der Nichteinhaltung der Lärmschutzanforderungen als nicht genehmigungsfähig bezeichnet.

Die Planung der DB AG für eine neue Schnellfahrstrecke im Oberrheintal mit einem weitgehenden Verbleib des Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke ist eine Fehlplanung. Am Oberrhein darf nicht der Fehler wiederholt werden, der im Mittlerrheintal gemacht wurde. Dort fordern Anliegergemeinden jetzt berechtigterweise den Neubau einer reinen Güterstrecke, weil auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt nur ICE verkehren, der Güterverkehr aber auf den Altstrecken im Mittlerrheintal verblieben ist. Angesichts der etwa halbstündigen Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Offenburg wie zwischen Offenburg und Freiburg ist eine deutliche Beschleunigung des Schienenpersonenfernverkehrs unerheblich; die für einen integrierten Taktfahrplan nötigen geringfügigen Beschleunigungen lassen sich voraussichtlich auf der Bestandsstrecke realisieren. Durch zusätzliche

Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur und dem Wagenmaterial würde sich der Lärm an der Bestandsstrasse dennoch erheblich reduzieren. Dies allerdings nur, wenn durch den fatalen Anreiz niedriger Trassenpreise auf der Bestandsstrecke der Güterverkehr nicht doch auf diese gelenkt wird. Hier ist entsprechend auf die DB Netz AG einzuwirken bzw. der Güterverkehr – wenn möglich – auf bestimmten Abschnitten gänzlich zu untersagen. Das Hauptziel des Ausbaus der Kapazitäten der Rheintalbahn muss darin liegen, zusätzliche Fahrplantrassen für den Güterverkehr und den derzeit eingeschränkten Schienenpersonennahverkehr zu schaffen.

In der Abwägung zwischen der gegenüber der Schweiz im Vertrag von Lugano eingegangenen Verpflichtung, einen viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn dann abgeschlossen zu haben, wenn die Schweizer ihren Abschnitt ausgebaut haben (was vor 2020 der Fall sein wird), und der dauerhaften Verlärmung weiter Teile des Oberrheintales hat der Schutz der Menschen Vorrang, zumal der Vertrag von Lugano als Nebenbedingung die Fertigstellung insbesondere dann vorschreibt, wenn die Nachfrage im Schienengüterverkehr dies erfordert.

In weiten Teilen ist nun eine komplette Neuplanung, in einigen Abschnitten eine andere Trassierung der zusätzlichen zweigleisigen Neubaustrecke nicht nur erforderlich, sondern auch dann zulässig, wenn dies bedauerlicherweise eine Verzögerung des Baus bis über 2020 hinaus zur Folge haben sollte. Bei diesen Planungen sind nicht mehr die Verkehrsprognose 2015, sondern entweder die Verkehrsprognose 2025 oder eine neue, realistische Verkehrsprognose auf Basis eines verkehrspolitischen Szenarios im Sinne einer konsequenten Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu Grunde zu legen.

In vielen Fällen lassen sich bei den Konflikten um die Trassenführung und die konkrete Ausgestaltung mit den Anwohnerinnen und Anwohnern einvernehmliche Lösungen finden, in anderen Abschnitten wehren sich aber auch die Anwohnerinnen und Anwohner, die bei der vorgeschlagenen autobahnparallelen Trassenführung betroffen wären, dagegen. Oberstes Ziel bei der Neuplanung muss es sein, dass so wenig Menschen wie möglich vom Schienenverkehrslärm betroffen sind und dass niemand unzumutbarem Lärm ausgesetzt bleibt. Soweit hierzu über die – gestiegenen – gesetzlichen Anforderungen hinaus weitere kostenverursachende Maßnahmen erforderlich sind, ist die zugesagte Beteiligung des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 50 Prozent der Mehraufwendungen einzufordern. Ferner ist bei den Planungen, insbesondere bei der Abwägung der Trassenvarianten zu berücksichtigen, dass die Führung von Güterverkehr unmittelbar durch Wohngebiete aus Gründen der Verkehrssicherheit mit vermeidbaren Risiken verbunden ist.

11. Es ist zu begrüßen, dass dem im Jahr 2009 ins Leben gerufenen „Projektbeirat Rheintalbahn“ die abschließende Entscheidung über die durchzuführenden Maßnahmen zusteht. Dieser Projektbeirat ist ein ermutigendes Beispiel für eine umfassende Beteiligung der Betroffenen und hätte bereits zu Beginn der Planungen eingerichtet werden müssen. Bund, Land und DB AG sind aufgefordert, im Projektbeirat konstruktiv die Belange und Vorschläge der Anwohnerinnen und Anwohner aufzugreifen und sich an die dort getroffenen Beschlüsse vollständig zu halten und diese umzusetzen. Dies betrifft bezüglich der bisherigen Beschlüsse insbesondere die Führung des gesamten Güterverkehrs durch den im Bau befindlichen Katzenberg-Tunnel und die vergleichende Untersuchung der Lärmimmissionen für die Antragstrasse und die autobahnparallele Trasse. Konflikte wie der um die Trassenführung der Rheintalbahn lassen sich objektiv nur lösen, wenn vergleichende Untersuchungen der Lärmbetroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner vorliegen, wie sie derzeit am Airport Berlin Brandenburg International BBI

von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu den verschiedensten eingebrachten Flugrouten ermittelt werden.

12. Nachdem über zwei Jahrzehnte hinweg die Beteiligungsrechte von Bürgerinnen und Bürgern an öffentlichen Planungsverfahren systematisch Schritt für Schritt abgebaut wurden, erlebt die Bürgerbeteiligung seit dem Streit um Stuttgart 21 plötzlich ungeahnte Aufmerksamkeit. Vor allem wird deutlich, dass auch die Ziele einer deutlich verbesserten Beteiligung im Sinne der Aarhus-Konvention und der EU-Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie nicht ausreichen. Es besteht die Gefahr, dass mehr Beteiligung lediglich einer besseren Legitimation geplanter Vorhaben dient. Ziel muss aber sein, im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessenverbänden gemeinsam die Probleme zu analysieren und gemeinsam zu Lösungsvorschlägen zu gelangen. Hierzu sind in allen Phasen Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenvertretungen nicht nur in die Verfahren aktivierend einzubeziehen, sondern ihnen ist auch eine Mitwirkung an der Entscheidung an sich zu gewähren.

