

Fragebogen zur Bundestagswahl

Von der Bürgerinitiative Pro Rheintal

Sehr geehrte Engagierte der Bürgerinitiative Pro Rheintal,

vielen Dank für die Zusendung Ihres Fragebogens. Die Mehrzahl der Maßnahmen ist grundsätzlich unterstützenswert, einige stoßen jedoch auf finanzielle und rechtliche Hürden. Vor allem der Bestandsschutz engt den politischen Handlungsspielraum ein. Daher sind nicht alle Forderungen direkt umzusetzen. Sie wissen, dass mir als Abgeordnete aus der Region der Lärmschutz ein zentrales Anliegen ist. Allerdings bin ich keine Fachabgeordnete für den Themenbereich Verkehr und kann gerade auch als Mitglied einer Oppositionsfraktion nicht auf Ressourcen einer Regierungspartei zurückgreifen. Daher bitte ich Sie schon einmal im Voraus um Verständnis, dass ich nicht alle Fragen im Einzelnen beantworten konnte.

Mit meiner Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setze ich mich mit Schwerpunkt für folgende Maßnahmen ein:

- Mehr Geld für Lärmsanierung bereitstellen
- Grenzwerte senken
- Bestandsschutz aufweichen, lärmbedingte Betriebsbeschränkungen rechtlich ermöglichen
- Lärmabhängige Trassenpreise spreizen
- Regelungen für das Eisenbahnbundesamt ändern
- Ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrslärmschutzgesetz entwickeln
- Prüfung von Alternativstrecken

Mir ist bewusst, dass der Bahnlärm im Rheintal die Lebensqualität erheblich einschränkt, die Gesundheit vieler Menschen bedroht und die Region auch wirtschaftlich belastet. Deshalb ist der Schutz vor Verkehrslärm der Schwerpunkt meiner politischen Arbeit in meinem Wahlkreis Mainz und im Land Rheinland-Pfalz. Ich habe großen Respekt vor Ihrem Engagement und wünsche Ihnen viel Erfolg für Ihre sehr wichtigen Anliegen.

Herzliche Grüße

Tabea Rößner

“ “
7

A. Welche betriebstechnischen Sofortmaßnahmen zum Schutz von Anwohnern werden Sie nach der Wahl befürworten und - im Falle eines Wahlsieges – innerhalb der Legislatur mit Ihrer Regierungsmannschaft durchsetzen?

1. Tempolimit für laute Güterzüge in geschlossenen Ortschaften.

Ja, grundsätzlich sofort. Jedoch müssen vorbereitend Gesetzesänderungen auf den Weg gebracht werden, da bisher Geschwindigkeitsreduzierungen bei der Bahn nur mit der Verkehrssicherheit begründet werden können. Der Bestandsschutz für Fahrzeuge mit gültiger Betriebserlaubnis, der vor dem Grundgesetz einen hohen Schutzstatus genießt, ist ein rechtliches Hindernis, denn es gilt die Eigentumsgarantie. Kurzfristig muss der politische Druck auf die Bahn erhöht werden, damit sie freiwillig die Geschwindigkeit reduziert. Nach der Bundestagswahl werde ich mich mit meiner Partei dafür einsetzen, dass auch

ordnungspolitisch Geschwindigkeitsbegrenzungen durchgesetzt werden können. Eine europäische Richtlinie für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen kann dafür ein gangbarer Weg sein.

2. Sonntagsfahrverbot für Güterwagen mit Graugussbremsen ab Dezember 2014.

Prognosen über die Auswirkungen eines Sonntagsfahrverbots kenne ich leider nicht. Allerdings erinnere ich mich an die Widerstände, die es damals bei der Einführung eines Sonntagsfahrverbots für LKW gab. Die Welt ist deswegen nicht untergegangen.

3. Nachtfahrverbot für Güterwagen mit Graugussbremsen ab Dezember 2016.

Das Ziel eines Nachtfahrverbots für laute Güterzüge unterstütze ich aus vollem Herzen. Wir sind auf Ruhephasen in der Nacht für unsere Gesundheit dringend angewiesen. Die Zeitschiene ist allerdings zu ambitioniert. Zur rechtlichen Umsetzung siehe oben.

4. Absolutes Fahrverbot für Güterwagen mit Graugussbremsen ab Dezember 2018.

Wir Grüne fordern ein Durchfahrverbot für laute Güterzüge ab 2020. Die nächste Bundesregierung muss sich dafür auf europäischer Ebene einsetzen. Für ein Fahrverbot ist die staatliche Förderung der Umrüstung eine Grundlage, da damit das Argument des Bestandsschutzes abgeschwächt wird. Ein angekündigtes europaweites Fahrverbot in Verbindung mit einer öffentlichen Förderung der Umrüstung und effizienten lärmabhängigen Trassenpreisen könnten einen Schub für die Umrüstung auslösen. Da in einigen europäischen Ländern der Bahnlärm eine untergeordnete Rolle spielt, ist eine Durchsetzung jedoch äußerst schwierig.

5. Lokführerschulung „Leiser Verkehr“ ab 2013.

Dem steht grundsätzlich nichts entgegen. Es sollte vor allem wichtiger Bestandteil der Lokführerausbildung sein.

6. Neue Baustellen-Lärmvorschriften ab 2014.

B. Welche technischen schallvermeidenden Maßnahmen an der Quelle und schallreduzierenden Maßnahmen am Fahrweg werden Sie nach der Wahl befürworten und – im Falle eines Wahlsieges – innerhalb der Legislatur mit Ihrer Regierungsmannschaft durchsetzen?

1. Lärmsanierung des rollenden Materials. Beginn der Umrüstung 2013, mit Graugussverbot nachts 2016, insgesamt ab 2018.

Die Lärmsanierung des rollenden Materials ist wesentlich für einen bundes- und europaweiten Lärmschutz. Mit einem Maßnahmenmix muss sie umgesetzt werden: mit einem Fahrverbot ab 2020, öffentlicher Förderung und stark gespreizten lärmabhängigen Trassenpreisen, siehe Frage A4. Einen genauen

Zeitplan zu nennen, wäre in meiner Position zum gegenwärtigen Zeitpunkt unseriös.

Im Falle eines Wahlsieges würde sich eine von den GRÜNEN mitgetragene Regierung auf EU-Ebene für die Anpassung der TSI-Lärm einsetzen, damit die für Nutzfahrzeuge geltenden Lärmobergrenzen mit Übergangsregelungen auch für Bestandsfahrzeuge gelten.

2. Wirksame Trassenpreisgestaltung zur Lärmreduzierung und Verlagerung der externen Kosten auf die Lärm-Verursacher ab 2013.

Ja. Mit meiner Fraktion werde ich mich für eine Neufassung und stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise einsetzen. Die wirtschaftlichen Anreize für eine schnelle Umrüstung müssen steigen. Erst wenn die Spreizung 3- bis 4mal so hoch ist wie die jetzige, lohnt es sich ökonomisch für den Betreiber umzurüsten. Es ist zu befürchten, dass mit den aktuell geltenden lärmabhängigen Trassenpreisen die Fahrzeughalter erst am Ende der Förderphase umrüsten, um die Betriebskosten zu mindern. Deshalb muss die Preisgestaltung möglichst bald überarbeitet werden.

3. Lärmsanierung am Fahrweg durch innovative Maßnahmen und Kombinationen daraus.

Ja. Wesentlich dafür ist die Verdoppelung der Bundesmittel des Lärmsanierungsprogramms der DB AG auf 200 Millionen Euro pro Jahr, die wir als Fraktion fordern. Das Eisenbahnbundesamt muss in die Lage versetzt werden, leichter innovative Maßnahmen zu bewilligen.

4. Entwicklung weiterer, schallverhindernder sowie schallmindernder Maßnahmen (z.B. Noise Breaking System: Test 2013, Umsetzung 2014).

5. Erweiterung des Vorsorge- und Sanierungsprogramms um den Schutz vor Erschütterungen.

Ja.

6. Technische Überprüfung und Zulassung des rollenden Materials (z.B. Zustand der Räder, Bremsen, Achsen und Blattfedern, die einrosten können) von neutraler Seite (TÜV). Gefahrguttransporte müssen besonders strengen Kontrollen unterzogen werden.

Ja. Zusätzlich muss das Eisenbahnbundesamt personell und durch mehr Befugnisse gestärkt werden, damit es Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz durchsetzen kann.

7. Ausbau des Lärmvorsorgeprogramms durch bürgerfreundliche Trassenplanung und Grenzwert-Einhaltung gemäß neuer gesetzlicher Vorschriften wie nachfolgend erläutert.

C. Welche Verbesserungen der Rechtspositionen von Bahnanwohnern werden Sie nach der Wahl befürworten und – im Fall eines Wahlsieges – innerhalb der Legislatur mit Ihrer Regierungsmannschaft durchsetzen?

1. Rechtlich verbindlicher Anspruch auf Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen in Form von Schall und Erschütterungen gemäß Schutzpflicht GG Art. 2 Abs. 2.

Ich werde mich dafür einsetzen, dass die nächste Bundesregierung ein Verkehrslärmschutzgesetz auf den Weg bringt. Dies ist nach unserer Ansicht ein zentrales Instrument für einen besseren Schutz vor Verkehrslärm, der alle Lärmarten innerhalb eines Gebietes mit einbezieht. Die öffentliche Hand soll verpflichtet werden, Lärminderungsmaßnahmen in Lärmsanierungsgebieten durchzusetzen. Dem Mittelrheintal würde wegen der Dringlichkeit erste Priorität zukommen.

2. Abschaffung der Bestandsstreckenbenachteiligung ab Dezember 2020 (11 dB(A)).

Wir wollen den Bestandsschutz aufweichen, dies wird aber aus verfassungsrechtlichen Gründen sehr schwierig. Insgesamt engt der Bestandsschutz den politischen Handlungsspielraum stark ein, weshalb wir hier dringend ran müssen.

3. Absenkung der Sanierungsgrenzwerte insgesamt auf die von der WHO vorgeschlagenen Immissionsgrenzwerte (LAeq Tag: 55 dB(A), LAeq Nacht: 45 dB(A))

Diese Grenzwerte sollten langfristig für Bahn-, Flug- und Straßenlärm das Ziel sein. Das Umweltbundesamt stuft sie als gesundheitlich unbedenklich ein (Umweltbundesamt 2006: Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm-Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung). Mittelfristig sind sie jedoch kaum finanzierbar. Nach F. Elbers und E. Verheijen (http://www.uic.org/IMG/pdf/elbers_bearable_noise_limits_7.noiselimits_08xi2011.pdf) betragen die Kosten für die Sanierung allein der sechs europäischen Güterverkehrskorridore, auf denen 43 % des gesamten europäischen Schienengüterverkehrs abgewickelt werden, auf einen Geräuschemissionsgrenzwert von L_{night} 55 dB(A) 10,8 Milliarden Euro. Die Lärminderungsmaßnahmen- und vorgaben für die Bahn dürfen das Unternehmen als klimafreundliches Verkehrsmittel ökonomisch nicht überfordern, solange eine gerechte Finanzierung der Verkehrsträger nicht gegeben ist.

4. Verpflichtung zu einer Gesamtberücksichtigung aller Verkehrsgeräusche (Gesamtlärmbetrachtung und –regelung).

Ja. Die Gesamtlärmbetrachtung soll wesentlicher Bestandteil eines Verkehrslärmschutzgesetzes sein, siehe Antwort auf C.1

5. Einbeziehung der Erschütterungen in den Rechtsanspruch auf Immissionsschutz.

6. Neudefinition von „wesentlichen Änderungen am Fahrweg“. Statt sich nach baulichen Änderungen zu richten, Orientierung an den Lärm mehrbelastungen durch zunehmenden Verkehr bezüglich Intensität und Dauer.

Ja.

7. Einklagbarer Rechtsanspruch auf Lärmsanierung ab Januar 2020.
8. Aufstockung staatlicher Mittel (250 Millionen Euro p.a.) zur Lärmsanierung ab 2014.

Meine Fraktion tritt dafür ein, die Bundesmittel des Lärmsanierungsprogramms des DB AG auf 200 Millionen Euro zu verdoppeln. Dies hat die grüne Fraktion in die letzten Haushaltsverhandlungen eingebracht, wo die Forderung von der Regierungskoalition abgelehnt wurde.

9. Außerkraftsetzung „Schienenbonus“ von 5 dB(A) ab Dezember 2014, auch für bereits geplante Projekte.

Die nächste Bundesregierung muss die beschlossene langfristige Abschaffung des Schienenbonus auf eine mittelfristige Zeitschiene setzen und den abgesenkten Wert auch bei der Lärmsanierung zur Grundlage machen. Dazu hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im November 2012 einen Änderungsantrag im Bundestag eingebracht. Darin haben wir zur Abstimmung gestellt, dass alle neuen Anträge zu Planfeststellungsverfahren für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen ohne Schienenbonus zu planen sind. Lediglich laufende Verwaltungsverfahren sollten nach der bisherigen Rechtslage durchgeführt werden. Die jetzige Bundesregierung hat dies abgelehnt.

10. Berücksichtigung von Spitzenpegeln bei der Grenzwertfestlegung und Lärm messung/-Ermittlung.

Ja.

11. Einbeziehung tiefer Frequenzbereiche in die Schallpegelbewertung (statt reiner A-Filter-Bewertung).
12. Dauerhafte betriebliche Änderungen, die Lärm zunahmen bewirken, führen zu Schallschutzansprüchen

Grundsätzlich ja. Hier kommt es auf die Ausgestaltung an.

13. Neuregelung der Schallermittlung durch aktualisierte Algorithmen und Verfahren (Beispiel: Schweizer SonRail-Verfahren).

Die Schallermittlung und die Geräuschgrenzwerte sollten auch die Betriebszustände abdecken, die über das reine Rollen hinausgehen, wie zum Beispiel das Quietschen von Bremsen oder in Kurven. Daher muss auch neben

der Fahrzeugseite die Infrastrukturseite bei den TSI-Vorgaben berücksichtigt werden.

14. Aktives Lärm-Monitoring zugänglich über Internet.

Ja.

15. Rechtlicher Anspruch auf notwendige Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen an Gebäuden.

16. Epidemiologische Überwachung von Gesundheitsschädigungen in stark von Lärm betroffenen Gebieten.

Ja.

17. Umfassende Informationspflicht hinsichtlich der Lärmwirkung bei Neubau und betrieblicher Änderung, auch bei Auswirkungen auf andere Strecken und Verkehrsträger.

Ja.

18. Einbeziehung des aktualisierten Stands des Wissens und der Technik, im Abstand von jeweils fünf Jahren, als Grundlage für eine fortlaufende Novellierung des Immissionsschutzes festschreiben und im Gleichschritt mit dem Bundesverkehrswegeplan rechtsverbindlich machen.

Bitte kreuzen Sie nur die Positionen an, die Sie verbindlich zusagen können. Zu den nicht angekreuzten Positionen können Sie uns gern Ihre Erläuterungen und Hinweise geben!

Vielen Dank für Ihre Mühe!

Bitte ausfüllen und möglichst bis zum 15. April 2013 zurücksenden:

Kontakt: Pro Rheintal e.V., Simmerner Straße 12, 56154 Boppard, Fon: 06742 8010690, info@pro-rheintal.de