

Jutta Blatzheim-Roegler, MdL
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende
Sprecherin für Mobilität, Verkehr und Tourismus

Wahlkreisbüro

Jutta Blatzheim-Roegler, MdL
Am Heiligenrech 9
54470 Bernkastel-Kues
Tel: +49 6531 - 91 54 09
Fax: +49 6531 - 91 54 07
info@blatzheim-roegler.de

Büro Mainz

Kaiser-Friedrich-Straße 3
55116 Mainz
Tel: + 49 6131 - 20 83 135
Fax: + 49 6131 - 20 84 135
jutta.blatzheim-roegler@
gruene.landtag.rlp.de

www.blatzheim-roegler.de

37. Plenarsitzung am Mittwoch, 12.12.2012

Aktuelle Stunde:

Verzögerung durch die Bundesregierung bei der Bekämpfung des Bahnlärms und Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz

(es gilt das gesprochene Wort)

Herr Ramsauers Entscheidung ist ein Schlag auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner im Mittelrheintal. Lärm macht krank! Die Bekämpfung von Verkehrslärm ist daher die vordringliche Aufgabe einer modernen Mobilitätspolitik. Wir haben am 21. März dieses Jahres – und mit mir meine ich das ganze Parlament – in Richtung des Bundes einen Maßnahmenkatalog zum Schutz der Anwohner/innen des Mittelrheintals vor Lärm eingebracht, einhergehend mit einem Bündel von Kurz-, Mittelfrist- und Langfristmaßnahmen.

Im Einzelnen hat dieses Parlament die zuständigen Stellen u.a. aufgefordert, folgende Maßnahmen ernsthaft zu prüfen:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf den bestehenden Rheintalstrecken vor allem Nachts
- Ausbau der alternativen Routen Eifelbahn Köln - Trier (für Züge Richtung Luxemburg/Frankreich) sowie Rhein/Main – Rhein/Sieg über Frankfurt – Gießen – Siegen – Köln/Hagen
- Der Problematik der Erschütterungen mehr Aufmerksamkeit zu widmen und hierzu einen Maßnahmenplan vorzulegen

Und – dieses Parlament hat die zügige und ernsthafte Prüfung einer Alternativtrasse gefordert. Mir ist bewusst, dass eine komplett neue Trasse enorme ingenieurmäßige Leistungen und natürlich auch die nötige Akzeptanz bei den Betroffenen erfordert. Machen wir uns nichts vor – ein solches Unterfangen ist nicht mit dem Lineal zu zeichnen und vor allem weder kurz- noch mittelfristig zu realisieren. Aber – und so habe ich unseren gemeinsamen Antrag verstanden – es geht um einen Paradigmenwechsel in der Mobilitätspolitik. Güter gehören nicht auf die Straße - lassen wir mal den Ziel- und Quellverkehr außen vor – Güter gehören intelligent in einem multimodalen System transportiert und die Schiene gehört an erster Stelle dazu.

Nun haben der Bundesverkehrsminister Ramsauer und die schwarz-gelbe Koalition in ihrer ganzen Weisheit mal gerade 750 Millionen Euro für weitere Maßnahmen im Bereich Verkehr durchgewunken. Das Ganze nennt sich Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II. 750 Millionen Euro ist eine ganze Menge Geld. Der größte Teil fließt nach Bayern – wen wundert, da sind demnächst Landtagswahlen. Bedacht werden Straßen. Der Erhalt von Straßen ist selbstverständlich notwendig. Ob Neubau das Maß der Dinge ist, bezweifele ich, ebenso wie die KollegInnen der Bundesfraktionen von Grünen und SPD. Welche Infrastruktur brauchen wir in Zukunft – und welche können und wollen wir uns noch leisten – wenn man diese Frage ehrlich beantwortet, ist klar: wir müssen gezielt in Infrastruktur, in nachhaltige Mobilität investieren. Und: hierbei gehört die Vorfahrt realistisch finanzierbaren Prioritäten!

Zurück zu den 750 Millionen: Rheinland-Pfalz kommt in den „Genuss“, dass die Mehrkosten beim Abschnitt 1 im Wittlicher Tal im Zuge des Baus der B50neu/Hochmoselbrücke aufgefangen werden. Na – herzlichen Glückwunsch. Überhaupt fließen nur 40 Millionen in die Schiene. Ein völlig falscher Ansatz!

Die Verantwortung der Bundesregierung – und allen voran des zuständigen Verkehrsministers – wäre es gewesen, dem Vorschlag für eine Verordnung des EU-Parlaments und des Rates über Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu folgen. Wir haben mit unserem gemeinsamen Antrag des Landtags Rheinland-Pfalz darauf hingewiesen, dass sich dies - wegen der zeitlichen Abläufe für eine Alternativtrasse insbesondere in planrechtlicher Hinsicht auf Fördermittel der EU nach dem Jahr 2020 für den europäischen Korridor 6 von Rotterdam nach Genua - beziehen wird. Die mögliche Förderung aus TEN-Mitteln muss rechtzeitig angemeldet werden.

Im Übrigen: Wir wollen jetzt ein gespreiztes Trassenpreissystem mit marktwirtschaftlichen Konzepten und wir brauchen die Abschaffung des Schienenbonus! Leider beides nicht mit der jetzigen Bundesregierung machbar.

Ich bedauere im Hinblick auf die Menschen, die tagtäglich und Nacht für Nacht unter den bewiesenen gesundheitlichen Belastungen leiden, dass diese Möglichkeit, die die Bundesregierung gehabt hätte, außer Acht geblieben ist.