



CH-3003 Bern, GS-UVEK

IG BOHR
Dr. Roland Diehl
Burgstrasse 4
D-79258 Hartheim

Herr Bürgermeister
Dr. Ekkehart Meroth
Basler Strasse 30
79189 Bad Krozingen

Bern, 13. April 2010

Sehr geehrte Herren

Ich habe Ihre Zuschriften vom 18. und 23. März erhalten und habe Verständnis für Ihre Anliegen zum Ausbau der Rheintalbahn.

Der NEAT-Zulauf aus Deutschland ist für unser Land sehr wichtig. Soll die NEAT zweckdienlich betrieben werden, muss sichergestellt werden können, dass auch die nördliche Zufahrt die nötige Kapazität aufweist. Wir sind deshalb an einer raschen Umsetzung der Ausbauabsichten im Rheintal interessiert.

Ich habe mich am 22. März 2010 in Berlin mit Herrn Bundesverkehrsminister Ramsauer getroffen und mit ihm verschiedene gemeinsame Interessensgebiete besprochen. Unter anderem haben wir auch die Aus- und Neubauprojekte der Rheinschiene angesprochen. Mehrere Einsprachen von Bürgerinitiativen, welche vornehmlich einen deutlich verbesserten Lärmschutz verlangen, haben offenbar zu Verzögerungen gegenüber dem von der Deutschen Bahn AG vorgesehenen Bauprogramm geführt. Dies lässt befürchten, dass die ausgebaute Rheinstrecke nach Eröffnung der NEAT nicht durchgehend nachfragegerecht in Betrieb genommen werden kann.

Es ist aus meiner Sicht verständlich und legitim, dass sich die betroffene Bevölkerung für einen möglichst weitgehenden Lärmschutz einsetzt. Herr Bundesverkehrsminister Ramsauer hat versichert, dass diesbezüglich eine Lösung gesucht wird, die sowohl für die Anwohnenden wie auch für die Ersteller und Betreiber der Strecke akzeptabel sein wird. Allerdings kann er den Inbetriebnahmezeitpunkt für die fertig gestellte Strecke noch nicht festlegen: Das Projekt wird unter Berücksichtigung der berechtigten Anliegen der Bevölkerung die geltenden Vorschriften einhalten und nach den für Eisenbahninfrastrukturprojekte üblichen Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren ablaufen.

Die Lärmschutzvorschriften und -bemühungen der vom alpenquerenden Eisenbahngüterverkehr betroffenen Staaten sind länderspezifisch. Die tolerierten Immissionsgrenzwerte unterstehen den jeweiligen gesetzlichen Vorschriften, so dass auch länderspezifisch Massnahmen zu ergreifen sind.



Es besteht jedoch grosser Handlungsbedarf auf Seiten der akzeptablen Lärmemissionswerte: Das eingesetzte Rollmaterial im Güterverkehr ist sehr inhomogen und gerade bezüglich Lärmschutz bzw. Lärmemission sehr uneinheitlich. Die UIC unternimmt Bemühungen zur europaweiten Vereinheitlichung und Einschränkung der tolerierbaren Lärmemissionswerte. Hier besteht allerdings auch auf technischer Seite noch Forschungs- und Investitionsbedarf.

Im ministeriellen Lenkungsausschuss zur Behandlung von Fragen des NEAT-Zulaufes, der aus Vertretern der zuständigen Ministerien von Deutschland und der Schweiz sowie den grossen Bahnbetreibern zusammengesetzt ist, wird jeweils auch über die neuesten Entwicklungen bezüglich Homogenisierung der Lärmschutzbemühungen informiert. Es wurde deutlich, dass diesbezüglich im gesamten Güterverkehr und insbesondere auf den europaquerenden Achsen einheitliche Anforderungen zu definieren sind. Solange aber solche einheitlichen Anforderungen nicht festgeschrieben und in die geltende Gesetzgebung übernommen sind, müssen die jeweiligen nationalen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Da auch die Finanzierung der Projekte nach dem Territorialprinzip erfolgt, habe ich keinen Einfluss auf die Bedingungen, unter denen die entsprechenden deutschen Verfahren ablaufen. Ich hoffe aber mit Ihnen, dass die Lärmschutzmassnahmen die Bedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend abdecken werden und die Ausbauten nicht weiter in Verzug geraten.

Ich danke Ihnen für ihr Verständnis und hoffe auf eine einvernehmliche und rasche Lösung bezüglich der umstrittenen Belange beim Ausbau der Oberrheinstrecke.

Mit freundlichen Grüssen

Moritz Leuenberger
Bundesrat