

Mit hohen Trassenpreisen laute Züge stoppen

Rheinland-Pfalz veröffentlicht Bundesstudie / Mehr Lärmschutz nur durch Zwang

obo. MAINZ/RHEINGAU. Das für 2013 vorgesehene lärmabhängige Trassenpreissystem wird dem Rheintal mittelfristig nur dann hörbar mehr Ruhe bescheren, wenn laute Güterzüge deutlich teurer werden. Zudem müssen möglichst alle Güterwaggons möglichst schnell auf moderne Komposit-Bremsen umgerüstet werden, damit überhaupt eine wirksame Verringerung des Bahnlärms erreicht wird. Das ist das Ergebnis einer Studie des Ingenieur- und Planungsbüros IMP, die das Mainzer Innenministerium gestern veröffentlichte, obwohl Rheinland-Pfalz das Gutachten zur „Bewertung von Modellen einer schnellen Umrüstung von Güterwagen auf lärmmindernde Bremssohlen“ nicht bestellt hat.

Auftraggeber der 100 000 Euro teuren Analyse war vielmehr das Bundesverkehrsministerium, dem aber die Ergebnisse offenbar so ungelegen kamen, dass es IMP nicht den vereinbarten Preis zahlen wollte und darüber mit dem Büro sogar vor Gericht stritt. Einen Vergleich machte vor Gericht schließlich das Land

Rheinland-Pfalz möglich, das für 30 000 Euro die Recht an der Studie erwarb und sie im Internet veröffentlicht. Innenminister Roger Lewentz (SPD) hält es vor diesem Hintergrund für pikant, dass am 7. März der Verkehrsausschuss des Bundestags zu dem Thema zusammentritt, den Abgeordneten die Studie aber bislang vorenthalten worden ist. Sie könnten sich nun in Mainz über die von Berlin bestellte und vom Bund zumindest teilweise bezahlte Studie informieren.

Nach Ansicht eines der Autoren der Studie, Gottfried Ilgmann, ist die zwischen Bund und Bahn vereinbarte Höhe der lärmabhängigen Trassenpreise von 0,28 Cent je Achskilometer keinesfalls geeignet, der Bahn und anderen Verkehrsunternehmen einen ernsthaften Anreiz zu geben, die veralteten Graugussbremsen an den Güterwaggons zugunsten moderner Bremssysteme, die sogenannte K-Sohle, auszutauschen. Ilgmann hält rund 1,1 Cent je Achskilometer und damit fast das Vierfache für notwendig, um über den Trassenpreis mehr Lärm-

schutz zu erreichen. In der Schweiz würden vom nächsten Jahr an sogar 1,64 Cent je Achskilometer verlangt.

Weil die Umrüstung eines vierachsigen Güterwaggons durchschnittlich rund 6000 Euro kostet, schlägt Ilgmann ein kompliziertes System aus Boni und Strafen vor, das die Refinanzierung dieser Kosten sicherstellt. In jedem Falle müssen möglichst schnell fast alle Güterwaggons umgerüstet werden, wenn der Unterschied tatsächlich hörbar sein sollte.

Ilgmann und Lewentz kritisierten gestern in Mainz die abwartende Haltung von Bund und Bahn, die auf die amtliche Zulassung einer noch preiswerteren Variante moderner Bremssysteme (die sogenannte LL-Sohle) warten wollten. Diese LL-Sohle lasse eine Umrüstung zwar zu einem Drittel oder gar zu einem Viertel der Kosten für die K-Sohle zu, sei aber noch lange nicht marktreif und überdies mit technischen Risiken behaftet. Eine Einführung sei vermutlich erst 2015 oder später möglich, vermutet Lewentz, und so lange dürften die Bürger im Rheintal

nicht vertröstet werden. Im Gegensatz zu den bis zum Jahr 2006 als Standard eingebauten Graugussbremsen rauen K- und LL-Bremsklötze die Räder beim Bremsen nicht auf und sorgen damit für deutlich leisere Rollgeräusche.

„Die Technik ist mit der K-Sohle schon jetzt vorhanden, um durch Zwang eine schnelle Umrüstung zu erzielen“, sagte Lewentz. Der Innenminister hält langfristige jedoch eine Ausweichtrecke außerhalb des Rheintals für unerlässlich. Weil deren Verwirklichung jedoch selbst dann noch 25 bis 30 Jahre erfordere, wenn es gelinge, sie im neuen Bundesverkehrsfernwegeplan 2015 zu verankern, müssten kurz- und mittelfristige Wege beschritten werden, den Lärm spürbar zu senken. Lewentz kritisierte, dass für den Bund allenfalls Kapazitätsengpässe ein Anlass seien, über eine Ergänzung des Streckennetzes nachzudenken, nicht aber die alltäglichen Zumutungen für die Bürger. Deren wachsende Proteste zeigten jedoch, dass sie sich dies nicht länger gefallen lassen werden.