

Höhere Trassenpreise für laute Güterwaggons

Hessen mobilisiert Bundesrat gegen Bahnlärm im Rheintal

Rheingau. – Wie Staatssekretärin Petra Müller-Klepper mitteilt, hat die Hessische Landesregierung Bundesrat mit ihrer Initiative zur Reduzierung des Bahnlärms im Rheintal einen Erfolg erzielt. Das derzeitige lärmabhängige Trassenpreissystem der Deutschen Bahn AG soll verschärft werden, damit die Umrüstung auf die Flüsterbremsen beschleunigt und die Lärmbelastung durch den Güterverkehr für die Anlieger der Bahnstrecke im Rheingau reduziert wird. Diesem Vorschlag der Hessischen Landesregierung hat der Bundesrat heute zugestimmt. „Wenn laute Güterwaggons eingesetzt werden, muss dies teuer werden. Die Trassenpreise müssen so bemessen sein, dass nach einer vertretbaren Umrüstungsfrist ab 2020 ein Einsatz lauter Wagen im Güterfernverkehr im Normalfall ausscheidet“, erklärte Staatssekretärin Petra Müller-Klepper. Die Anreize zum Einsatz leiser Güterwagen müssten begleitend dazu deutlich verstärkt werden.

Ebenso habe der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert, sich auf EU Ebene dafür einzusetzen, dass auch innerhalb der EU ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt wird. Ein europaweites Trassenpreissystem müsse so gestaltet sein, dass es dauerhafte Anreize für die Entwicklung und die Beschaffung lärmarmen Schienenfahrzeuge setzt.

Die Landesregierung habe auf der Grundlage eines Kabinettsbeschlusses, an dem Petra Müller-Klepper gemeinsam mit ihren Staatssekretärskollegen aus dem Rheingau, Ingmar

Jung und Werner Koch, mitgewirkt hat, diese Initiative gestartet, weil das derzeitige lärmabhängige Trassenpreissystem nicht greife. „Es wird kein Anreiz für eine Umrüstung auf die Flüsterbremse gesetzt und keine Wirkung erzielt, weil die Spreizung, die Differenz der Trassenpreise für laute und leise Wagen zu gering ist, um die Mehrkosten zu decken. Erforderlich ist eine Neugestaltung, damit der Einsatz leiser Wagen wirtschaftliche Vorteile bietet“, forderte die Staatssekretärin. Eine der anerkannt effektivsten Maßnahmen zur Lärminderung sei die Ausrüstung von Güterwagen mit lärmarmen Bremssystemen, die eine Reduzierung der Belastung um 10 Dezibel bewirken könne. Für den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge müssten ökonomische Anreize gegeben werden. Es sei sicherzustellen, dass günstigere Trassenpreise für alle leisen Wagen – neue und umgerüstete – gleichermaßen gelten. Die Differenzierung der Trassenpreise müsse nach den Umweltwirkungen erfolgen. Für eine wirksame Ausgestaltung der Lärmkomponente sei eine Weiterentwicklung umgehend erforderlich, die durch eine gesetzliche Grundlage sichergestellt werden müsse. Der Bundesrat sei der Hessischen Forderung nach schärferen Vorgaben an den Bund und die Deutsche Bahn AG gefolgt, damit das technisch Mögliche zur Reduzierung des Lärms an der Quelle auch genutzt werde.

Die Länderkammer hat zudem auf Initiative Hessens die Bundesregierung aufgefordert, sich bei der EU-Kommis-

sion nachdrücklich dafür einzusetzen, dass in der TSI-Noise (Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge Lärm“, des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems) für Neufahrzeuge zeitlich gestaffelt strengere Lärmgrenzwerte eingeführt werden und die Notwendigkeit einer Umrüstung der Bestandswagen auf lärmarme Bremsen festgestellt wird. Die TSI-Noise werde derzeit verhandelt, so die Staatssekretärin. „Diese Chance muss für verbindliche Vorgaben genutzt werden, um die Bürgerinnen und Bürger besser vor Schienenlärm zu schützen.“ Die EU solle verbindliche und wirksame Vorgaben für eine Umrüstung vorhandener Schienenfahrzeuge auf lärmärmere Technologien erlassen. Die Notwendigkeit einer Umrüstung der Bestandswagen auf lärmarme Bremsen werde bereits in der gültigen TSI-Lärm festgestellt. Bislang unterbinde eine EU-Richtlinie jedoch die Einführung nationaler Grenzwerte für Bestandswagen. Diese müssten daher auf europäischer Ebene festgelegt werden. Derzeit zeichne sich laut Mitteilung von Verkehrsminister Rentsch, der die Bundesratsinitiative erarbeitet hat, aber ab, dass weder Grenzwerte für Bestandswagen festgelegt würden, noch die Grenzwerte für Neufahrzeuge im technisch möglichen Ausmaß verschärft werden sollten. „Hessen fordert, dass die EU-Kommission hier den Ankündigungen auch Taten folgen lässt und Vorgaben für Lärmgrenzwerte macht, die angemessen sind“, unterstrich Petra Müller-Kle-

per. Die Bundesregierung solle sich hierfür ebenso einsetzen wie für eine europäische Förderung der Umrüstung.

Demonstration vor dem Rathaus

Rüdesheim. – Am 17. Juni zwischen 14 und 17 Uhr findet in Rüdesheim im Rathaus die 3. Sitzung des Projektbeirats „Leiseres Mittelrheintal“ statt. Die anhaltenden Proteste der Bevölkerung gegen die inakzeptablen und unmenschlichen Praktiken der Bahn und der Bundesregierung im Umgang mit den Menschen und deren Eigentum an den Bahnstrecken seien bei den Verantwortlichen in Berlin angekommen. Damit das so bleibe, dürfe man in den Aktivitäten nicht nachlassen, sondern müsse den Druck weiter erhöhen, so Wolfgang Schneider von der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. Es gelte daher am 17. Juni, um 13.30 Uhr nach Rüdesheim vor das Rathaus kommen. Man müsse dem Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ deutlich und lautstark zeigen, dass man nicht nachgeben werde und menschenwürdige Verhältnisse für den Rheingau und das Mittelrheintal fordere. „Die Güterzüge müssen raus aus dem Tal. Dies hat das vergangene Wochenende beim Zugunglück zwischen Lorch und Rüdesheim gezeigt. Die Gesundheit der Menschen steht an erster Stelle!“, so Wolfgang Schneider.

Bürgerinitiative sucht Verbündete

Besuch bei Ministerpräsidentin Malu Dreyer in der Mainzer Staatskanzlei

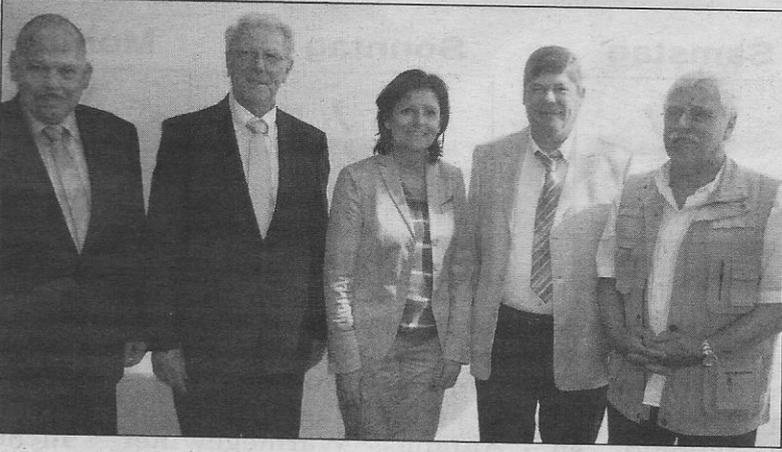
Rheingau. (rf) – Auf Einladung der Rheinland-pfälzischen Ministerpräsidentin Malu Dreyer fand in Mainz ein Gespräch zum Thema Bahnlärm im Mittelrheintal statt. Neben dem Bundesvorsitzendem gegen Schienenlärm, Willi Pusch, war auch sein Vertreter aus dem Rheingau, Wolfgang Schneider, Rolf Papen aus Weißenthurm von der dortigen Bürgerinitiative (BI) und der Rheingau-Bund gegen Bahnlärm mit Karl Ottes vertreten.

Man war sich schnell einig, dass man die unmögliche Lärmsituation im Mittelrheintal gleichermaßen einschätzt und nur ein gemeinsames Handeln in Politik und Betroffenen Erfolg verspricht. Natürlich sei in erster Linie der Bund bzw. die Deutsche Bahn AG als Betreiber der Güterstrecke gefragt. Die Ministerpräsidentin will sich insbesondere im Bundesrat für verschärfte Regelungen einsetzen. Hierbei sei parteiübergreifend mit den Länderkollegen zu reden. Das Thema Bahnlärm diene hierbei auf keinen Fall parteipolitische Zwecke.

Malu Dreyer hierzu: „Ich verspüre in meiner erst kurzen Amtszeit in Berlin anderswo viel Verständnis für die

Sorgen und Nöte der Betroffenen an der Bahnstrecke.“ Dies gelte es zu nutzen, um die Situation vor Ort in absehbarer Zeit zu lindern. Gerade als frühere Gesundheitsministerin kenne sie ganz genau die Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit der Menschen. Die Bürgerinitiativen könnten sicher sein, dass sie mit ihr eine aktive

Mitstreiterin habe. Neben den Untersuchungen zu einer Entlastungsstrecke im Wege der Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan regte die Ministerpräsidentin an, dass man auch parallel zum Rheintal verlaufende Bestandsstrecken zu untersuchen, um hier zur Entlastung des Rheintals Ausbaumaß-



Rolf Papen (BI Weißenthurm), Karl Ottes (Rheingau-Bund gegen Bahnlärm), MP Malu Dreyer, Willi Pusch (Vors. Bundesvereinigung gegen Schienenlärm) Wolfgang Schneider (stellv. Vors. BI im Mittelrheintal).

nahmen anzugehen. Diese Nebenstrecken gebe es sowohl in Rheinland-Pfalz wie auch im Nachbarland Hessen. Das sei auf jeden Fall schneller zu verwirklichen als eine Neubaustrecke, welche man nur langfristig als Lösung angehen könne.

Karl Ottes wies darauf hin, dass im Gegensatz zum Fluglärm mit seinem Nachtflugverbot zwischen 23 Uhr und 5 Uhr die Bahn rund um die Uhr und ohne jede Einschränkung die Leidtragenden an der Güterstrecke traktiere. Alle Regelungen der diversen Immissionsschutzgesetze würden von der Bahn übergangen, weil man ihr in langer Tradition Sonderrechte eingeräumt habe, welche aber heute nicht mehr zu halten seien. Zumindest wäre es schon ein großer Fortschritt, wenn die Bestimmungen für Neubaustrecken auch für die Bestandsstrecken, wie im Rheintal, gelten würden. Abschließend gab Ministerpräsidentin Malu Dreyer klar zu erkennen, dass es Rheinland-Pfalz auf keinen Fall hinnehme, dass eine bekannte touristische und kulturell geprägte Destination wie das Mittelrheintal (zugleich Weiterbergregion) weiter durch den Bahnlärm so wie derzeit empfindlich gestört wird. Die eingeleiteten Gespräche sollen in absehbarer Zeit fortgesetzt werden.