

Hessen macht Druck für eine Alternativstrecke

Anwohner wirksam und nachhaltig entlasten / Region bereits am Limit



Landrat Frank Kilian, Dr. Jürgen Hoffmann, Rosi und Wolfgang Schneider (BI), Marius Weiß, MdL (SPD), Tarek Al-Wazir, Staatsminister (Bündnis 90/Die Grünen), Petra Müller-Klepper, MdL (CDU) Karl Ottes, Sprecher des Rheingaubundes gegen Bahnlärm, Willi Pusch (BI), Karl-Heinz und Annemarie Kühn (BI), Katy Walther, MdL (Bündnis 90/Die Grünen), Dr. Manfred von Stosch (BI) und Stefan Müller, MdL (FDP) v.l. (Foto: Hess. Landtag)

Rheingau. (av) – Der Hessische Landtag hat sich über die Fraktionsgrenzen hinweg mit Nachdruck für eine Alternativstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals ausgesprochen, auf die der Güterzugverkehr verlagert wird. Der zuständige Verkehrsausschuss beschloss einen gemeinsamen Antrag der Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP. Die Landesregierung wurde beauftragt, auf Bundesebene Druck zu machen, dass die erforderliche Machbarkeitsstudie so schnell wie möglich in Auftrag gegeben wird. Der Güterzugverkehr muss raus aus dem Rheintal. Alle Maßnahmen zur Verringerung des Lärms an der Strecke und am rollenden Material werden angesichts der Verkehrsentwicklung nicht ausreichen, um eine langfristig tragbare Situation zu schaffen“, erklärte die Rheingauer Landtagsabgeordnete Petra Müller-Klepper bei der Debatte. Gemeinsam mit den Bürgerinitiativen gegen den Bahnlärm ziehe das Land an einem Strang, um diese grundlegende Lösung der schwierigen Situation voranzubringen. „Wir stehen an der Seite der Bürgerinnen und Bürger, die Tag und Nacht unter hohen Belastungen durch Lärm und Erschütterungen leiden, und setzen uns dafür ein, dass sie wirksam und nachhaltig entlastet werden.“

„Es war sei die alternative Güterverkehrsstrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden – jedoch nur in den potenziellen Bedarf. Die Aussage des Bundesverkehrsministeriums, dass sich der Güterverkehr auf der Bahnstrecke im Rheintal verdoppeln müsse, um die Ausweichstasse zu rechtfertigen (wir berichten), verkenne die Situation und Problemdimension völlig. „Die Region ist bereits am Limit.“ Der Bund habe die Gesamtsituation nicht angemessen bewertet. Eine rein betriebswirtschaftliche Sicht reiche nicht aus. Es müssen auch die Auswirkungen auf Ge-

sundheit, Regionalentwicklung, Tourismus und den Welterbe-Status angemessen berücksichtigt werden. Die Mittelrheinachse weise laut Bundesverkehrswegeplan mit die höchsten Zugbelastungen und die größten Engpässe im deutschen Schienennetz auf. „450 Züge fahren jeden Tag durchs Rheintal zum Teil mit Spitzenwerten von mehr als 100 Dezibel – das ist so laut wie ein Presslufthammer“, verdeutlichte die CDU-Politikerin. Der permanente Lärmpegel beeinträchtige die Lebensqualität, gefährde die Gesundheit, mindere den Wert der Anwesen und beeinträchtige die Perspektiven einer der schönsten Landschaften und mit dem Oberen Mittelrheintal eines der hessischen Weltkulturerbe. „Das Rheintal kann nicht noch mehr und noch längere Güterzüge verkraften, die durch die Öffnung des Gotthardt-Tunnels auf uns zukommen“, warnte die Abgeordnete. Die über 150 Jahre alte Bahnstrecke sei zudem für den Güterverkehr in dieser hohen Frequenz nicht ausgestattet. „Das Güterzugunglück 2013 vor Lorch war ein Warnschuss.“

Verbindliche Grenzwerte

Eine neue Transversale – möglichst in einem Tunnelsystem – entlaste nicht nur die Bahnanlieger und die gesamte Region. Sie werde auch zusätzliche Kapazitäten für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene schaffen, wirtschaftlicher sein und den Schienenverkehr stärken. Neben dieser langfristigen Lösung müssten weiter mit Nachdruck kurz- und mittelfristig umsetzbare Schritte unternommen werden, damit es schnell und spürbar leiser werde. Dies sei ein zentrales Anliegen der Landesregierung, was zahlreiche Aktivitäten und ihr hartnäckiger Einsatz auf Bundesebene dokumentierten. „Es hat sich einiges getan, aber noch nicht genug. Wir brauchen den konzentrierten Einsatz aller technischen und ordnungspolitischen

Maßnahmen. Wir wollen, dass die effizientesten Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen eines bundesweiten Gesamtkonzepts umgesetzt werden, das bundesweit verbindliche Grenzwerte vorsieht“, betonte Petra Müller-Klepper. Die Umrüstung der Waggons auf die Flüsterbremse müsse durch eine Verschärfung der Trassenpreise für laute Güterzüge beschleunigt werden. Die Neuanschaffung und der Umbau von Triebwagen und Lokomotiven solle durch einen Innovationsbonus gefördert werden. Für besonders belastete Bereiche seien Betriebsbeschränkungen für laute Güterwaggons wie Tempolimits und temporäre Durchfahrtsverbote einzuführen. Ein Meilenstein im Kampf gegen den Bahnlärm sei das Schienenlärmschutzgesetz, das den Einsatz lauter Güterzüge ab Ende 2020 verbiete. „Wir müssen auf eine konsequente Umsetzung drängen. Es darf keine Hängepartie geben, weil möglicherweise andere Länder auf europäischer Ebene Steine in den Weg legen“, so die CDU-Politikerin. Das neue Lärmsanierungsprogramm im Rheintal mit Schienenstegdämpfern und Schallschutzwänden, an dem sich Hessen finanziell mit über einer Million Euro beteilige, müsse schnell umgesetzt werden. Die Beratung und Beschlussfassung im Landtag wurde von Mitgliedern der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn – an der Spitze der Vorsitzende Willi Pusch und sein Stellvertreter Wolfgang Schneider – sowie dem Sprecher des Rheingau-Bundes gegen den Bahnlärm, Karl Ottes, verfolgt. Petra Müller-Klepper hatte für die BI-Vertreter ein kurzes Treffen mit Verkehrsminister Tarek Al-Wazir vor der Sitzung organisiert, an dem auch Landrat Frank Kilian teilnahm.

Gäste im Landtag

Auch der Landtag in Rheinland-Pfalz hatte sich in einer Sitzung bereits am

21.2.2019 einstimmig für die im Bundesverkehrswegeplan 2030 im „potenziellen Bedarf“ stehende Alternativstrecke für den Schienengüterverkehr von Troisdorf nach Mainz-Bischofsheim ausgesprochen. Damit stehen die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz an der Seite der Bürgerinitiativen gegen den Bahnlärm, die schon in vielen Jahren eine Entlastung der Region durch Lärm und Erschütterungen geplagt. Die Bevölkerung einfordert, so der Vorsitzende der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn, Willi Pusch. Mitglieder der Bürgerinitiative waren als Gäste des Wirtschaftsausschusses des Hessischen Landtags. Die Beratung und Beschlussfassung im Landtag wurde von den Mitgliedern – an der Spitze der Vorsitzenden Willi Pusch und sein Stellvertreter Wolfgang Schneider – sowie dem Sprecher des Rheingau-Bundes gegen den Bahnlärm, Karl Ottes, verfolgt. Eine neue Alternativstrecke soll möglichst in einem Tunnelsystem entlastet nicht nur die Bahnanlieger und die gesamte Region. Sie wird auch zusätzliche Kapazitäten für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene schaffen, wirtschaftlicher sein und den Schienenverkehr stärken, so der Vorsitzende der Bürgerinitiative.