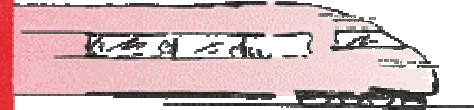




Betriebsgruppe Eisenbahn

SPD



07.12.12 Die Welt

Verkehr

## Beirat soll gegen Bahnlärm im Rheintal vorgehen

Neues Gremium gegründet - Im kommenden Jahr sollen konkrete Pläne vorliegen



Foto: DAPDBeirat soll gegen Bahnlärm im Rheintal vorgehen [Bild teilen](#)  
[Bild teilen](#)

Kamp-Bornhofen (dapd-rps). Strategien gegen den Bahnlärm im Rheintal soll künftig ein "Beirat leiseres Mittelrheintal" erarbeiten. Das am Freitag in Kamp-Bornhofen gegründete Gremium besteht aus Vertretern der Bahn, betroffener Kommunen, der rheinland-pfälzischen und hessischen

Vorsitzender des Zentralen Betriebsgruppenausschusses Eisenbahn in der SPD  
Weilburgerstraße 24 , 60326 Frankfurt/Main , Tel. +697536342 , Fax +697536451  
e-mail: karl-heinz.zimmermann@evg-online.org

Landesregierungen und von Bürgerinitiativen, wie die Deutsche Bahn mitteilte. Ziel sei die Reduzierung des Schienenlärms im Mittelrheintal.

Den Vorsitz hat den Angaben zufolge die Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn, Ines Jahnel, inne. Ihre Stellvertreter sind der Vorsitzende der "Bürgerinitiativen im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn", Willi Pusch, und der Vorsitzende der Initiative "Pro Rheintal", Frank Gross.

In dem Beirat sollen auch Forderungen nach Geschwindigkeitsbegrenzungen für Güterzüge, einem Nachfahrverbot und leiseren Bremsen diskutiert werden. Konkretere Pläne sollen bis zum Spätsommer 2013 vorliegen.

Bahnchef Rüdiger Grube erklärte: "Für die Deutsche Bahn ist die Reduzierung des Schienenverkehrslärms eines der zentralen Unternehmensziele." Im Dialog mit den Anwohnern sollten wirksame Maßnahmen für die beiden Rheinstrecken identifiziert und deren Finanzierung gesichert werden. Es müsse eine Akzeptanz für den umweltfreundlichen Güterverkehr auf der Schiene geschaffen werden,

Der rheinland-pfälzische Infrastrukturminister Roger Lewentz (SPD) hatte am Donnerstag mitgeteilt, dass das Land 21 Millionen Euro aus einem Sonderprogramm des Bundes für den Lärmschutz am Mittelrheintal bekommt. Lewentz kritisierte aber erneut, dass es noch kein funktionierendes System für lärmabhängige Trassenpreise gebe.

dapd

## **Rhein-Zeitung vom 07.12.2012**

### **Projekt: Beirat will Bahnlärm bremsen - Erste Schritte schon 2013**

Mittelrhein - Die von Bahnlärm geplagten Menschen zwischen Köln und Mainz dürfen Hoffnung schöpfen: Der Projektbeirat "Leiseres Mittelrheintal" ist gegründet.



Bahnchef Grube will den Lärm der Güterzüge anpacken. Foto: dpa

dpa

Mit Bahnchef Rüdiger Grube an der Spitze haben Vertreter von Bürgerinitiativen, Politik, Ministerien und Bahn in Kamp-Bornhofen (Rhein-Lahn-Kreis) einen Zeitplan erarbeitet, um mehr Ruhe ins Tal zu bringen. Ziel ist es, den Krach von Güterzügen bis 2020 um mindestens 50 Prozent zu reduzieren. Schon 2013 sollen erste Schritte eingeleitet werden. Zuvor müssen Untersuchungen auf den Weg gebracht und Lösungen für jeden einzelnen Ort entlang der beiden Bahnlinien gefunden werden. Und auch die Finanzierung solcher Projekte spielt eine Rolle. Sprecherin des Beirats ist Ines Jahnel, Lärmschutzbeauftragte des DB-Konzerns. Ihr stehen Vertreter von Bürgerinitiativen zur Seite.

## **Antrag Nr. 7**

### **Aufnahme einer Alternativtrasse für den Güterverkehr zum Mittelrheintal in den Bundesverkehrswegeplan**

Die SPD Betriebsgruppe der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner fordert den Bundesverkehrsminister aus wirtschaftlichen und umweltpolitischen Gründen dazu auf, die sofortige Planung und

zügige Realisierung einer Alternativtrasse für den Güterverkehr zum Mittelrheintal in die nächste Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen und die kurzfristig zu erzielenden Maßnahmen zur Lärmreduzierung weiter zu forcieren. Weiterhin werden die SPD-Bundestagsfraktion und der SPD-Parteivorstand aufgefordert, das Projekt ebenfalls zu unterstützen.

### **Begründung:**

Die Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Gäste des vom Tourismus geprägten UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal, leiden immer stärker unter den steigenden Lärmbelastungen und Erschütterungen, die durch den stetig zunehmenden Bahngüterverkehr im Mittelrheintal verursacht werden. Die Wirtschaft im

Mittelrheintal wird im Zuge dessen ebenfalls stark beeinträchtigt. Mit der Verabschiedung dieses Antrages wollen wir auch unsere Solidarität mit den Menschen im Rheintal zum Ausdruck bringen. Neben den Aspekten des Lärmschutzes und der wirtschaftlichen Entwicklung im UNESCO Welterbe Oberes Mittelrheintal sprechen aus unserer Sicht wirtschaftliche Argumente für den Bau einer neuen Trassen im EU-Güterverkehrskorridor. Unser Ziel ist es nach wie vor, noch mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, braucht es in Deutschland eine gut ausgebaute Eisenbahninfrastruktur. Unter anderem schränkt das Nadelöhr Mittelrheintal derzeit diese Entwicklungen massiv ein.

Die Regierung unseres Nachbarstaates Schweiz hat die Bundesregierung mit Blick auf die bevorstehende Fertigstellung des Gotthard-Basis-Tunnels aufgefordert, entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrswege in Angriff zu nehmen. Hier sollen geschaffene Strecken und Infrastrukturbauwerke möglichst optimal genutzt werden. Gerade in der Schweiz werden zwischenzeitlich Stimmen laut, die massiv einen adäquaten Ausbau der Schienenwege in Deutschland fordern, weil mit der Fertigstellung des dortigen Tunnels der rasante Anstieg an Kapazitäten des Schienenverkehrs auch durch Deutschland fließen muss. Der Alpenstaat erwartet, dass die Bundesrepublik ihre Schienenwege bis 2025 an die Kapazitäten des neuen Tunnels angepasst hat. Dazu hatte sich Deutschland in einem Staatsvertrag verpflichtet. Die Forderung an den Bundesverkehrsminister nach einer Ausweichstrecke für das Mittelrheintal ist daher nicht nur logisch, sondern auch konsequent.

Darüber hinaus hat sich die Bundesrepublik Deutschland dem Klimaschutz verschrieben. Gütertransport auf langen Strecken auf der Straße ist nicht zielführend. Mehr Güterverkehr auf der Schiene wird auch dazu beitragen, dass Deutschland seine Versprechungen vom Klimagipfel in Kopenhagen einhalten wird. Wir wollen folgenden Generationen eine gesunde Erde hinterlassen. Die jüngste Ankündigung der Europäischen Union zur Auflage eines 74-Milliarden-Euro-Programms für Investitionen in

transeuropäische Netze muss seitens des Bundesverkehrsministers aufgegriffen werden, denn mit dieser Nachricht sind auch die Finanzierung und der Bau einer leistungsfähigen Güterverkehrsstrasse vom Mittelmeer zur Nordsee verbunden. Dies ist umso wichtiger, da die Verantwortlichen in der Region Mittelrhein gerade in jüngster Zeit Aussagen von gleich mehreren auf Landes- und Bundesebene tätigen Politikern mit Sorge zur Kenntnis nehmen mussten, dass sie die Finanzierung einer Ausweichstrecke für das Mittelrheintal in Frage stellen.

Neben umwelt- und wirtschaftspolitischen Argumenten sprechen auch arbeitsmarktpolitische Argumente für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur in unserem Land. Der Neu- und Ausbau von Strecken im Rahmen des EU-Güterverkehrskorridors bringt kurz- und mittelfristig Arbeitsplätze in den entsprechenden Baugewerben. Darüber hinaus müssen moderne Strecken aktiv betreut werden, damit eine lange Lebensdauer und die Sicherheit gewährleistet sind.

Auch mit Blick auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Eisenbahnunternehmen in unserem Land, spricht die Verlagerung des immer weiter ansteigenden Güterverkehrsaufkommens für die Schaffung entsprechender Infrastrukturen. Und schließlich hat eine gute Infrastruktur mit hervorragenden Transportmöglichkeiten auch positive Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Der Export von hoch qualitativen Waren "Made in Germany" ist eins der wichtigsten Standbeine in der Wirtschaftsentwicklung der Bundesrepublik Deutschland. Hier darf es nicht zu Lieferengpässen und in der Folge zu Firmenverlagerungen kommen.

Damit langfristig der Eisenbahngüterverkehr nicht unter dem Nadelöhr Oberes Mittelrheintal zu leiden hat und damit durch die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene auch wirtschafts- und umweltpolitische Ziele erreicht werden können, sprechen die Argumente für eine neue, leistungsfähige und auf moderne Umweltstandards ausgerichtete Güterverkehrsstrasse als Alternative zum UNESCO Welterbe Oberes Mittelrheintal.