

STANDORT

Nachtfahrverbot für laute Güterzüge?



Willi Pusch,

Vorsitzender der „Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn“

Ob es nun um Gesundheitsschädigungen,

Wertverluste bei Immobilien oder den Niedergang des Tourismus geht – das Unesco-Welterbe „Oberes Mittelrheintal“ blutet aufgrund des Bahnlärms seit etlichen Jahren systematisch aus. Bereits im März 2011 hat die damalige hessische Umweltministerin Lucia Puttrich (CDU) die Ergebnisse von amtlichen Geräuschpegelmessungen im Rheingau mit drastischen Worten dargelegt: „Die Bürger im Mittelrheintal werden stärker vom Lärm belästigt als Anwohner von Autobahnen oder am Flughafen ... Das ist vergleichbar mit Innenpegeln in einem lauten metallverarbeitenden Betrieb und damit keinem Menschen auf Dauer zumutbar“.

Seitdem ist die Zahl der Güterzüge weiter gestiegen. Die zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen haben zu keinen nennenswerten Ergebnissen geführt. Daher ist ein Nachtfahrverbot für Güterzüge die einzig wirklich wirksame Sofort-Maßnahme. Was beim Frankfurter Flughafen machbar ist, ist auch im Mittelrheintal machbar. Rechtsgutachten zeigen dies deutlich. Vor allem die Umrüstung der Güter-Waggons auf die leisere, so genannte Flüsterbremse ist weit hinter Plan. Laut Deutscher Bahn und Bundesverkehrsministerium ist eine schnelle Umrüstung technisch und wirtschaftlich nicht möglich. Was wirklich machbar ist, zeigt die Schweiz. Sie wird ab dem Jahr 2020 keine Güterwaggons mehr ins Land lassen, die nicht umgerüstet sind. Der Schweizer Botschafter erläutert derzeit auf öffentlichen Veranstaltungen das schweizerische Konzept. Dazu zählen auch die wirtschaftlichen Hintergründe.

[Pro → ← Contra]

Mehr als 1.000 Menschen haben im Mai in Rüdesheim gegen den Bahnlärm im Mittelrheintal demonstriert, darunter der hessische Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir (Grüne), der die Bundesregierung auffordert, die rechtlichen Voraussetzungen für Nachtfahrverbote für laute Güterzüge und Tempolimits auf den viel befahrenen Bahnstrecken zu schaffen. Die IHK Wiesbaden begrüßt die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag, wonach bis 2016 mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein sollen – wenn dies nicht gelingt, sollen für stark befahrene Strecken unter anderem Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Züge greifen. Die IHK fordert die Bundestagsabgeordneten aus ihrem Bezirk auf, sich für konstruktive Verhandlungen mit den Unternehmen des Schienengüterverkehrs einzusetzen, um die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag fristgerecht umzusetzen.



Ines Jahnel,

Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn AG

Betriebliche Beschränkungen sind keine Problemlösung – der Schienen-

verkehrs-lärm muss an der Quelle bekämpft werden. Die populistischen Forderungen nach betrieblichen Einschränkungen zur Reduzierung des Schienenverkehrs-lärms haben erhebliche negative Auswirkungen auf den umweltfreundlichen Schienen-Güterverkehr. Geschwindigkeitsreduzierungen oder vergleichbare Maßnahmen führen zu deutlichen Kapazitätsverlusten, Zugtrassen könnten nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden, die Qualität sinkt und die Kosten steigen. Eine Verlagerung der Transporte auf andere Verkehrsträger wäre die Folge. Somit wird die Lärmbelastung lediglich verschoben. Hinzu kommen eine steigende CO₂-Belastung und eine abnehmende Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, die konkrete Lärminderung in den Fokus zu nehmen. Neben Maßnahmen an der Strecke, etwa die konsequente Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes, gilt es, die Umrüstung der Güterwagen voranzubringen. Ende 2015 wird die DB Schenker Rail mit knapp 20.000 leisen Güterwagen unterwegs sein. Bis 2020 werden alle Güterwagen der DB Schenker Rail umgerüstet sein. Allerdings müssen auch die anderen 120.000 in Deutschland verkehrenden Wagen auf die Flüsterbremse umgerüstet werden, wobei eine verbesserte Förderung der Umrüstung unter Einschluss der Betriebsmehrkosten dies beschleunigen würde. Hier müssen also alle an einem Strang ziehen, um das Ziel, den Schienenverkehrs-lärm bis 2020 zu halbieren, sicher und ohne geschäftliche Gefährdung der umweltfreundlichen Schiene zu erreichen.