

8. 2. 2012

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

„Eine Grenze ist erreicht“

Diskussion über Bahnlärm im Mittelrheintal

olko. RHEINGAU. Das Land Rheinland-Pfalz wird zusammen mit den Nachbarbundesländern vom Bund die Planung einer Alternativtrasse für den Bahngüterverkehr im Rheintal fordern. Das sagte der rheinland-pfälzische Innen- und Infrastrukturminister Roger Lewentz (SPD) auf einer Veranstaltung zum Thema Bahnlärm in Eltville. Der Einladung des Rheingau-Taunus-Kreises und des Bürgerbündnisses für das Rheintal waren 250 Bürger gefolgt.

Laut Willi Pusch von der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn fahren täglich rund 550 Züge durch das Tal. Nach der Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels wären es mehr als 700. „Irgendwann ist eine Grenze erreicht.“ Pusch warnte vor „Mammutzügen“ mit 1,1 Kilometer Länge – rund 400 Meter mehr als die derzeit längsten Züge.

Lewentz kritisierte das von Bahn und Bund entwickelte Trassenpreissystem, das hinter den Forderungen der Länder zurückbleibe und keinen Anreiz biete, in leisere Waggons zu investieren. Laut dem Minister hält der Bund ein Gutachten zum Thema lärmabhängige Trassenpreise zurück. Sollte der Bund die Studie nicht veröffentlichen, will sie das Land für 30 000 Euro direkt beim Gutachter erwerben.

Lewentz sprach sich für lärmabhängige Trassenpreise aus: Nur wenn altes Wagenmaterial teurer sei, gebe es einen Anreiz für die Umrüstung. Wie die anderen Redner war auch er der Ansicht, dass auf Dauer nur eine Alternativtrasse Abhilfe schafft. Die Investitionen müsse der Bund stemmen. Wichtig sei es, zügig eine Entscheidung zu treffen, damit das Projekt 2015 in den neu-

Der Gesundheitsschutz sollte ein Kriterium für Preise und Planung von Trassen sein, fordern Bewohner des Rheintals.

en Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden könne.

Landrat Burkhard Albers (SPD) warf Bund und Bahn AG vor, eine ganz eigene Wahrnehmung des Themas Bahnlärm zu haben. „Die eigene Bahn macht keinen Lärm, sie fährt nur,“ sagte er unter Anspielung auf ein Tucholsky-Zitat. Man fühle sich vom Bund mit den Sorgen allein gelassen wie der Lärmbelastung von bis zu 110 Dezibel. Rheinland-Pfalz sei ein starker Verbündeter. Dagegen übe sich der hessische Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) in vornehmer Zurückhaltung.

Die Diskussion verfolgte auch Klaus Vornhusen, Bevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für Hessen. Das Unternehmen wolle mit der Lärmsanierung, also dem Bau von Schutzwänden, fortfahren und setze auf eine verbesserte Bremstechnik, sagte er dieser Zeitung.

Nach der Veranstaltung übten die CDU-Landtagsabgeordneten Peter Seyffardt und Peter Beuth scharfe Kritik an Albers. Der Landrat habe ein Bild zu stellen versucht, wonach die Hessische Landes- und die Bundesregierung nichts zustande brächten, während die SPD in Rheinland-Pfalz die einzige treibende Kraft hinter der Planung einer Alternativstrecke sei. Die Politiker verwiesen darauf, dass Posch erst vor kurzem die Vergabe einer Machbarkeitsstudie durch den Bund verkündet hatte; ein wesentliches Ziel sei die Entlastung des Mittelrheintals.

Posch hatte erklärt, dass mit der Vergabe der Studie zur Entwicklung eines Verkehrskonzeptes für den Eisenbahnkorridor zwischen Köln und Karlsruhe eine langjährige Forderung der Landesregierung erfüllt worden sei. Ein Kriterium für den Bedarf nach einer neuen Güterstrecke müsse der Gesundheitsschutz der Bevölkerung sein. Deshalb müsse die Studie auch eine Einschränkung des Betriebs auf der alten Strecke einbeziehen. Ziel sei es, die neue Güterverbindung im neuen Bundesverkehrswegeplan zu verankern.