

# Tempolimit und Fahrverbot mildeste Mittel

**BAHNLÄRM** Gutachter hält Alternativstrecke für „Wählerberuhigung“ / Rheingauer sehen Chancen für Beschränkungen des Bahnbetriebs

Von Barbara Dietel

**RHEINGAU.** Karl Ottes, Sprecher des Rheingau-Bundes gegen Bahnlärm sowie die CDU-Landtagsabgeordnete Petra Müller-Klepper sehen nach dem Gutachten des Eisenbahnrechtlers Urs Kramer echte Chancen für Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen für laute Güterzüge im Mittelrheintal. Wie berichtet, kommt der Professor von der Universität Passau zu dem Ergebnis, dass Betriebsbeschränkungen des Bahnverkehrs sowohl mit dem europäischen als auch mit dem deutschen Recht vereinbar sind.

Das vom rheinland-pfälzischen Umweltministerium in Auftrag gegebene Gutachten widerlege damit die anderslautenden Aussagen des Bundesverkehrsministeriums und der Deutschen Bahn,

so Ottes, der nun hofft, dass Hessen gemeinsam mit Rheinland-Pfalz die Initiative auf Bundesebene ergreift.

Rheinland-Pfalz will Beschlüsse des Bundesrates wieder aufrufen, die von der Bundesregierung bisher nicht umgesetzt worden sind. Die Landesregierung fordert kurzfristig nachts Tempo 70 und mittelfristig ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge.

Dass diese Maßnahmen nicht gegen den Grundsatz des freien Verkehrs von Waren und Dienstleistungen verstoßen, hatte zuvor auch schon die EU-Kommission erklärt, zuletzt im November 2013 in einem Brief an den rheinland-pfälzischen Europa-Abgeordneten Norbert Neuser. Bedingung sei allerdings, dass die Maßnahmen gleichermaßen für alle Betreiber gelten und verhältnismäßig sind.

Kramer kommt zu dem Ergeb-

nis, dass der vom Zug verursachte Lärm nach dem deutschen Eisenbahnrecht als sachlicher Rechtfertigungsgrund für eine Ungleichbehandlung bei der Zuweisung von Trassen grundsätzlich erwogen werden kann.

## Interessenabwägung nötig

Ob Tempolimit und Nachtfahrverbot auch verhältnismäßig seien, müsse im Wege einer Interessenabwägung vorgenommen werden, bei der die Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit auf der einen Seite dem Umweltschutz sowie Leben und Gesundheit der Anwohner auf der anderen Seite gegenübergestellt werden. Bei der Abwägung gehe es um die Beurteilung eines jeden Einzelfalls. Dass Tempolimit und Nachtfahrverbote auch mit EU-Recht vereinbar sind, zeige sich schon daran, dass

die Schweiz mit Billigung der EU-Kommission ein komplettes Fahrverbot für laute Güterzüge ab 2020 beschlossen habe, so Kramer.

Zuständig für den Erlass von Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sei – sofern das Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen (EIU) nicht von sich aus tätig wird – das Eisenbahn-Bundesamt. Eine Ermächtigungsgrundlage für Betriebsbeschränkungen ergebe sich aus Artikel 5a, Absatz 1 und 2, Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Dort ist die Gefahrenabwehr beim Betrieb der Eisenbahn durch die Eisenbahnaufsichtsbörden geregelt.

Geprüft hat Kramer im Wege seines Gutachtens auch, ob Gesundheit-, Eigentums- und Naturschutz auch durch andere Wege zu erreichen sind. Die von der Bundesregierung angekündigte

Studie für eine „Rheintal-Umgehungsstrecke“ erscheine mit Blick auf die geografischen Verhältnisse lediglich als eine Art „Wählerberuhigung“, erklärt Kramer. Ein solcher Neubau biete keine realistische und vor allem keine in absehbarer Zeit zu realisierende Alternative zu den erwogenen Maßnahmen.

Gleiches gelte für das Trassenpreissystem. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen sei es oftmals günstiger, das höhere Entgelt für laute Wagen zu zahlen als ihre Fahrzeuge umzurüsten und danach die schneller auftretenden Verschleißerscheinungen zu tragen. Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke seien nicht überall möglich. Es gebe somit keine milderen Mittel als die erwogenen Durchfahrts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Bekämpfung des Eisenbahnlärms.